JAHRGANG 13
APRIL 1964

4

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,–
32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



4 APRIL 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner"**; Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin NO 55, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Eine neue elektrische Güterzuglokomotive der Baureihe E 42 (Lok E 42 007) auf der elektrifizierten Strecke Altenburg–Zwickau bei Crimmitschau

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Ausschnitt der sehr gut gelungenen Schmalspurbahnanlage unseres Lesers C. U. Jungermann, Rudolstadt (Thür.).

Foto: C. U. Jungermann, Rudolstadt

In Vorbereitung

Bauplan der Elloks der Baureihen E 11/E 42 für die DR

Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners

Diesellokomotive mit hydraulischem Einzelachsantrieb Reihe 2043 der ÖBB

Prof. Dr.-Ing. habil. H. KURZ, Dresden, Vizepräsident des DMV

Ist die Weiche richtig gestellt?

Was wir vor einigen Jahren noch für unmöglich hielten, ist Wirklichkeit geworden. Es gibt Modellbahnartikel, ja sogar Lokomotiven, ohne daß man vertröstet wird oder gute Beziehungen haben muß. Nur daß immer wieder Forderungen laut werden nach Modellen, die in der DDR nicht produziert werden, daß man in Fachkreisen von zahlreichen Gehäuseformen für Lokomotiven spricht, die schon fertig sein sollen – aber die Triebwerke fehlten noch –, daß eine zuverlässige Fahrzeugkupplung Wunschtraum ist, die Weichenantriebe primitiv und das Gleismaterial zu empfindlich oder weit von einem Modell entfernt sind.

Wie sieht es mit der Funktionssicherheit aus? Die Stromabnahme der Lokomotiven ist ungenügend, der Kontaktdruck an den Spitzen der Weichenzungen oft nicht ausreichend, die nichtmetallischen Radsätze sind zu leicht, die langen zweiachsigen Wagen mit ihrer starren Lagerung entgleisen, besonders beim Schieben. Ist es ein Wunder, wenn die Kundschaft, die so eifrig gekauft hat in den letzten Jahren, die Lust an der Modellbahn verliert? Nicht jeder ist geschickt genug, um selbst entsprechende Verbesserungen anbringen zu können, oder es fehlen dem Modelleisenbahner die Werkzeuge oder Werkzeugmaschinen. Viel läßt sich mit der Modellbahn machen, manches daraus lernen. Aber die Funktionssicherheit der gelieferten Erzeugnisse ist eine Voraussetzung, ohne die ein baldiger Rückgang des Interesses zu erwarten ist. Die Anzeichen dafür liegen schon vor. Wenn man sich einen Ausgleich durch Export erhofft, dann ist hierfür als Grundlage erst recht ein funktionssicheres Erzeugnis notwendig.

Darum müssen wir heute offen über diese Dinge sprechen. Wir wissen, daß wir hinsichtlich der äußeren Gestaltung unserer neueren Modellbahnerzeugnisse mit an der Spitze liegen, abgesehen vielleicht von einigen Artikeln, die als „Spielzeug" besonders billig sein sollen und dafür nach wie vor primitiv sind. Ich weiß nicht, ob diese Anschauung von „Spielzeug" heute noch haltbar ist, und ich habe den Eindruck, daß die zuständige Prüfstelle des Deutschen Amtes für Material- und Warenprüfung meinen Zweifel teilt. Dann sollte man schon lieber Bausätze bringen oder „Einfach-Fahrzeuge", die durch anklebbare Zusatzteile ergänzt werden können. Allerdings müssen diese Bausätze erheblich billiger sein als das fertige Erzeugnis, sonst lohnt sich der Aufwand für den Käufer nicht.

Ich hatte Gelegenheit, in Leningrad mit Zirkelleitern des Hauses der Pioniere zu sprechen und ihre Meinung über die Arbeit mit Modellbahnen zu hören. Am gleichen Ort, wo es an der Hochschule für Ingenieure des Transportwesens, LJJShT, eine große Modelleisenbahn als Lehranlage gibt, hat man keine solche Einrichtung für die Arbeit mit den Pionieren. Man beschäftigt sich u. a. mit Schiffsmodellbau, Flugmodellen, Elektronik, Rechenmaschinentechnik, hat aber noch keine Beziehung zur Modelleisenbahn gefunden. Ich habe den Eindruck, die dort produzierten und die von uns angebotenen Modelle entsprechen noch zu wenig den an sie zu stellenden Anforderungen, um als Grundlage für eine erfolgreiche Arbeit der sowjetischen Pioniere dienen zu können. In diesem Licht müßten auch Bausätze betrachtet werden. Man hat mehr vom Modell, wenn man selbst baut, aber gewisse Hilfen in Form von Einzelteilen müssen gegeben werden, sonst ist der Kreis, der sich damit beschäftigen kann, zu klein.

Wir haben die Grundlage für eine Verbesserung unserer Erzeugnisse! Vor allem unsere kleineren Betriebe, wie Gützold KG, Herr KG, Pilz, Schicht u. a., haben sich ständig bemüht, ihre Produktion zu verbessern; sie haben beachtliche Neuheiten herausgebracht. Das gleiche ist von Zeuke und Wegwerth KG zu sagen, wenn auch die äußere Gestaltung bei TT nicht die gleichen Möglichkeiten wie bei H0 bietet. Wo steht aber der mit so großen Hoffnungen in Sonneberg errichtete VEB Piko? Werden dort Modelleisenbahnen gebaut und folgerichtig weiterentwickelt – und da gibt es noch viel zu entwickeln, wenn man in die Kataloge des Auslands schaut –, oder geht dort der Kurs auf Bootsmodelle, Staubsauger, Alwegbahnen und ähnliche Erzeugnisse, vielleicht weil man der Schwierigkeiten auf dem Gebiet der Modellbahnen nicht Herr wird? Warum schafft man nicht endlich „Einheitstriebwerke" auf der neuen Basis des Nebenbahntriebwagens und der ungarischen Diesellok, nachdem man dafür bereits so viel Aufwand an Mitteln und an Zeit verwendet hat? Will man wirklich zurück zu alten Konzeptionen, vielleicht gar zum Schneckenantrieb, nachdem sich einige der Spitzenproduzenten in Westdeutschland von dieser Richtung konsequent abgekehrt haben? Sollte man nicht doch lieber die Entwicklung dem Kollektiv überlassen, das in den letzten Jahren so erfolgreiche Fortschritte erzielt hat? Ich schlage vor, den einmal begonnenen Weg konsequent weiterzugehen, die vorbereiteten Einheitstriebwerke zu verwenden, aber unter Anpassung an das Modell, die vorhandenen Gehäuse für Lokomotiven und Triebwagen schnellstens auszunutzen und vor allem – bei der Modelltreue zu bleiben. Der Fehler, der schon einmal vor Jahren gemacht wurde, daß eine Lokomotive mit falschen Drehgestellen ausgerüstet wurde, darf sich heute nicht mehr wiederholen. Vorwärts muß die Entwicklung gehen, nicht zurück – dann brauchen wir uns über mangelnden Absatz im In- und Ausland sicher nicht mehr zu unterhalten!

Soweit die Hochschule für Verkehrswesen, die sich von Anfang an um die Förderung der Entwicklung von Modellbahnen in der DDR bemüht hat, hierbei mithelfen kann, soll dies geschehen. Über die bestehenden Patenschaftsverträge hinaus können Vereinbarungen über Produktionsunterstützung geschlossen werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß die Industrie die Möglichkeiten einer Mitarbeit der wissenschaftlichen Zentren nutzt, um rascher ihre Aufgaben zu erfüllen!

WOLFGANG DUNKEL, Trebbin

Zwei Seiten einer Medaille

Vor mir liegen ein paar Blätter Papier, herausgerissen aus einem kleinen Heftchen. In einem Stoß Altpapier, den meine Schüler brachten, fand ich es: „Das Beste aus Readers Digest", Juli 1957. Darin war ein Artikel aus der amerikanischen Wochenzeitschrift „Time". Unter der Überschrift „Das neue Zeitalter der Schiene" fand ich einen bemerkenswerten Artikel über die Mechanisierung und Rationalisierung im amerikanischen Eisenbahnwesen.

Doch lesen Sie selbst:

„Im vergangenen Jahr (also 1956, W. D.) hat der Präsident der NEW YORKER CENTRAL, einer der großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, in der pennsylvanischen Stadt Erie eine Anlage eingeweiht, in der man ein Symbol eines neuen eisenbahntechnischen Aufschwungs sehen kann. Durch Umlegen eines Schalthebels in einem Stellwerk setzte Präsident Perlman eine 262 km lange doppelgleisige Eisenbahnlinie zwischen Cleveland und Buffalo in Betrieb. Auf dieser Strecke wird neuerdings der gesamte Zugverkehr durch zwei Mann, die in Erie vor einem mit Lichtknöpfen übersäten Schalttisch sitzen, elektronisch geregelt. Obwohl es sich um eine Hauptlinie handelt, benötigt man hier statt vier nur zwei Gleise. Jedes Gleis hat nämlich alle 11 km eine Ausweichstelle, über die man einen Schnellzug an einem langsamer dahinrumpelnden Güterzug vorbeisteuern kann. Der Fahrdienstleiter am Schalttisch kann auch zwei einander entgegenfahrende Schnellzüge — die hier mit 130 km/h Geschwindigkeit dahinrasen — auf demselben Gleis halten. Wo sie sich begegnen, lenkt er den einen einfach auf das gegenüberliegende Gleis um.

Die Einführung des neuen Systems auf der ganzen Strecke New York—Chikago wird die Gesellschaft zwar 50 Millionen Dollar kosten, doch spart sie dafür die Hälfte der Gleisanlagen sowie Millionen an Steuern und Unterhaltskosten."

Wirklich, das ist unbestritten eine großartige technische Leistung. Und wenn Präsident Perlman erklärt: „Die Elektronik erlaubt uns, die Verkehrsdichte zu steigern und dabei schneller, besser und wirtschaftlicher zu arbeiten", dann wird durch seine Worte nur zusammengefaßt und unterstrichen, was durch das obige Beispiel praktisch erläutert wurde.

Auch die anderen amerikanischen Eisenbahngesellschaften beschreiten ähnliche Wege. Dazu werden sie schon allein durch den für unsere Begriffe kaum vorstellbaren Konkurrenzkampf gezwungen, der in der sogenannten „freien Wirtschaft" erbarmungslos und bis aufs Messer geführt wird. Man schreibt über Mr. Downing Jenks, den Präsidenten der CHIKAGO, ROCK ISLAND & PACIFIK RAILROAD:

„Jenks ist kein Träumer. Er hat seine Güterbahnhöfe bereits mit elektronischen Anlagen ausgestattet, die ein rascheres Abfertigen und Rangieren der Güterwagen ermöglichen. Und er hat als erster die soviel wirtschaftlicheren Leichtbauzüge eingeführt, seine „Raketenzüge". Sie sind durch Funkgerät mit den Bahnhöfen verbunden... Unter den weiteren von ihm vorbereiteten Neuerungen ist eine Fernsehanlage, die es gestattet, vom Schaltraum aus die Schranken an Bahnübergängen mit den Augen zu kontrollieren, ferner ein wesentlich leiser rollendes Plastic-Eisenbahnrad und ein elektronischer Rechenautomat zur Erleichterung der vielen Buchungsarbeiten der Verwaltung."

An anderer Stelle heißt es dann:

„Besonders bemühen sich die Bahngesellschaften um eine Verbesserung der Güterbeförderung, denn aus diesem Zweig stammen 90 Prozent ihrer Betriebsmittel. Die PENNSYLVANIA zum Beispiel ist gerade dabei, ihren Güterbahnhof bei Pittsburgh mit einem auf 34 Millionen Dollar veranschlagten Kostenaufwand in die modernste elektronische Riesenanlage Amerikas umzuwandeln, die täglich 9000 Wagen abfertigen soll.

Die SANTE FE will sich weitgehend auf etwa 400 m lange geschweißte Schienen umstellen, die das Fahren leiser und ebenmäßiger machen und viel weniger Instandhaltungskosten verursachen. Und der Streckenarbeiter stirbt aus. An seine Stelle tritt eine Maschine, die Schienennägel eintreibt und zieht, Schwellen unterstopft und Gleise anhebt und verlegt, alles automatisch."

Das Herz jedes Freundes der Eisenbahn schlägt höher, wenn er solche Worte liest. Das ist eine Entwicklung, die eine ungeahnte Perspektive für die Zukunft der Eisenbahn aufzeigt.

Aber die Medaille hat auch eine Kehrseite, zumindest in der sogenannten freien Welt mit ihrer noch „freieren" Wirtschaft. Der Artikel liefert auch dazu das Material:

„Seit Kriegsende ... hat man (insgesamt in den USA, W. D.) die Zahl der Lokomotiven von 61 300 auf 34 000 und die Kopfzahl des Personals von 1 600 000 auf 1 000 000 senken können... Das ist erst der Anfang. Die PENNSYLVANIA wird durch diese Anlagen bis zu 50 Prozent Rangierzeit und viele Dollarmillionen an Löhnen für Güterbahnhofspersonal sparen. Und der Streckenarbeiter stirbt aus. Würden uns nicht Staat und Gewerkschaften hemmen, so könnten wir schon jetzt unser ganzes Bahnsystem automatisch betreiben."

Das ist der Pferdefuß! Wo sind sie denn geblieben, die vielen Eisenbahner, die früher zwischen Cleveland und Buffalo ihren Dienst verrichteten und für sich und ihre Angehörigen den Lebensunterhalt verdienten? Wo werden die vielen Tausende von Arbeitern und Angestellten bleiben, die in der Zukunft durch Modernisierung und Rationalisierung überflüssig werden und die man dann ganz schlicht und einfach entlassen wird? — Ich gehe wohl nicht fehl in der Annahme, daß wir die Mehrzahl von ihnen unter den vielen Arbeitslosen in den USA wiederfinden werden. Und diese Zahl wird immer mehr wachsen, weil ja in allen Industriezweiden eine ähnliche Entwicklung stattfindet.

Die Arbeiter in der kapitalistischen Welt können daher nur mit großer Sorge auf den technischen Fortschritt blicken. Dieser an und für sich so segensreiche Fortschritt hängt über ihnen wie ein Damokles-Schwert, er wird ihnen und ihren Angehörigen Arbeitslosigkeit und damit Hunger und Not bringen. Die Gewinne der Eisenbahngesellschaften aber werden steigen; in wenigen Jahren werden die in die Modernisierung hineingesteckten Dollarmillionen ihre Zinsen bringen, die allerdings nur einer kleinen Clique von Aktionären zufließen werden.

Wie anders sieht es dagegen unter sozialistischen Produktionsverhältnissen aus! Alle Menschen begrüßen aus ehrlichem Herzen jede neue technische Entwicklung, ob sie nun Weltraumflug oder automatisches Umspuren heißen möge. Der technische Fortschritt wird auch bei uns zu Verschiebungen innerhalb der Produktion führen, aber die Planwirtschaft wird rechtzeitig die frei werdenden Arbeitskräfte auf neue, ihren Fähigkeiten entsprechende Tätigkeiten vorbereiten.

Technischer Fortschritt ist eine wunderbare Sache, die allen Menschen Nutzen bringen wird und ihr Leben verschönern, ihre Arbeit erleichtern kann. Für alle Menschen sollte das aber gelten!



Bild 1 MS „Ernst Thälmann" in Bad Schandau

HANSOTTO VOIGT, Dresden, WH

Schiffsreise in die Sächsische Schweiz – auch für Freunde der Eisenbahn!

Рейс на пароходе в саксонскую Швейцарию — также для друзей железной дороги

By Ship to Saxonian Switzerland — also for Friends of Railway

Avec le bateau en la Suisse de Saxe — aussi pour amis de chemin de fer

Eines der schönsten Reiseziele der DDR ist das Elbsandsteingebirge, die weltbekannte Sächsische Schweiz. Bizarre Felsen säumen scharf eingerissene Täler, durch enge Klüfte führen Wanderwege zu aussichtsreichen Höhen; den Kletterern bieten sich Pfade, Wände und Kamine jeden Schwierigkeitsgrades.

Doch was wäre die Sächsische Schweiz ohne das silberne Band der Elbe? Ihr blinkender Spiegel belebt das Landschaftsbild, auf ihr schwimmen weiße Fahrgastschiffe, lange Schleppzüge und kleine Sportboote in bunter Folge; wendige Fährboote verbinden die Ortschaften an beiden Ufern. So eng rücken die Felsen zusammen, daß zwischen Pirna und Königstein keine durchgehende Uferstraße vorhanden ist, die einen stärkeren Verkehr aufnehmen könnte. Lediglich die Bahnlinie Dresden – Bad Schandau – Prag verläuft entlang des Ufers in sicherer Höhe vor dem Hochwasser, das sich in dem engen Felsental verheerend auswirken kann.

Diese Strecke, die eine der wichtigsten Transitlinien unserer Republik ist, weist einen außerordentlich starken Verkehr auf. Es ist deshalb für den Modelleisenbahner und den Freund der Eisenbahn von besonderem Reiz, einmal eine Tagesfahrt mit einem der schmucken Dampfer der „Weißen Flotte" zu unternehmen und im behaglichen Vorübergleiten den lebhaften Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke zu beobachten. Die Fahrt Dresden – Bad Schandau und zurück kostet 5,20 DM. Man ist den ganzen Tag unterwegs und hat dabei noch so viel Zeit, um in einem der bekannten Urlaubsorte wie Rathen, Königstein oder Bad Schandau die Fahrt zu unterbrechen und sich die Welt aus der Vogelschau zu betrachten. Besonders von der „Bastei" kann man seine Vorstellungen über Modellgeschwindigkeit erheblich redivieren, wenn man aus 200 m Höhe den „Vindobona" mit 100 km/h „vorüberschleichen" sieht.

Beginnen wir nun unsere Schiffsreise. Kurz nachdem das Schiff die Bogen der Pirnaer Elbbrücke passiert hat, führt der Bahnkörper an das linke Elbufer heran; bald hören wir auch schon das Rollen eines nahenden Zuges. Meistens sind es Güterzüge; darunter sind Züge, die aus O-Wagen bestehen, die mit Kohle beladen sind, und solche, die nur aus Kesselwagen zusammengestellt sind; manche bilden eine bunte Reihe der verschiedensten Wagengattungen und Eisenbahnverwaltungen. Bespannt sind sie meist mit Lokomotiven der BR 50 und 58. Gelegentlich entdecken wir auch einen Nahgüterzug mit einer Tenderlok der BR 86. Doch plötzlich wird in der engen Elbschleife vor Wehlen eine Wagengruppe sichtbar, die von einer Lok der BR 65^{10} geschoben wird: Es ist der Wendezug, der zwischen Dresden Hbf und Bad Schandau pendelt; in Richtung Dresden schiebt die Lok die vierteilige Doppelstock-Einheit. Der Lokführer sitzt vorn in dem als Steuerwagen umgebauten Gepäckwagen. Bevor unser Schiff in Bad Schandau angelangt ist, hat er uns vielleicht schon wieder eingeholt, so daß er inzwischen eine Fahrtstrecke von etwa 65 km zurückgelegt hat. Der Einsatz von Wendezügen erweist sich auf dieser Strecke als besonders vorteilhaft, weil auf den dichtbelegten Bahnhöfen Dresden Hbf und Bad Schandau jeweils nur ein Gleis benötigt wird.

Aber auch andere Reisezüge begegnen oder überholen unser Schiff, das gegen die kräftige Strömung ankämpfen muß. Sie sind meist mit einer Lok der BR 23^{10} bespannt; aber auch die gute alte P 8 ist noch häufig im Einsatz auf dieser Strecke. Gelegentlich taucht ein Doppelstock-Gliederzug auf, der im Sommerfahrplan zwischen Bad Schandau und Leipzig verkehrt. In den vergangenen Sommern konnte man einen aus den bekannten Oberlicht-Schnellzugwagen gebildeten Personenzug Dresden – Bad Schandau beobachten, der nach einiger Zeit als D 71 Bad Schandau – Dresden – Berlin zurückkehrte, ohne zwischen Bad Schandau und Dresden zu halten.

Interessanter wird es, wenn wir internationalen Schnellzügen begegnen. Am frühen Nachmittag erscheint der „Pannonia-Expreß" auf dieser Strecke. Er ist aus den neuesten Typen von D-Zugwagen der DR, der ČSD und der MAV gebildet und führt u. a. einen Speisewagen Berlin – Bratislawa, einen Schlafwagen Berlin – Sofia und einen solchen Berlin – Budapest mit sich. In Bad Schandau ist Lokwechsel: planmäßig 20 Minuten Aufenthalt. Wenn wir Glück haben, können wir den Zug bei der Ausfahrt aus Bad Schandau in Richtung Děčin beobachten. Er ist meistens mit einer Tenderlok mit der Achsanordnung 2'D 2' bespannt. Wenige Minuten darauf – fahrplanmäßig – erscheint der Gegenzug; wir haben noch einmal Gelegenheit, uns die Wagenreihung einzuprägen, dann ist er rasch unseren Blicken entschwunden.

Noch weitere internationale Züge können wir beobachten: den „Vindobona" und den „Hungaria". Der „Vindobona" (Berlin – Wien) ist ein Dieseltriebzug der ÖBB. Er fällt dadurch auf, daß die Kopfteile der Endwagen einen verkleideten Dachaufbau (Lüfter) tragen. Dadurch wirkt die Kopfform etwas klotzig. Der „Hungaria" ist ein Dieseltriebzug der ČSD, gebaut von der Firma Ganz in Budapest. Bei starkem Reiseverkehr besteht er aus zwei vierteiligen Einheiten. Eine davon läuft nur bis Prag mit. Es ist immer ein fesselndes Bild, wenn man diese Triebwagenzüge über die aus weiten Kurven bestehende Strecke in schneller Fahrt an sich vorbeirauschen sieht und hört. Diese schnellen Züge verkürzen wesentlich die Fahrzeiten. Der Zeitgewinn gegenüber dem „Pannonia", der als lokbespannter Zug verkehrt, beträgt auf der Strecke Berlin – Budapest $4^1/_2$ Stunden!

Wenn wir Glück haben, sehen wir auch eine Diesellok der Baureihe V 180 als Vorspannlok bei schnellfahrenden Zügen. Die Deutsche Reichsbahn hat z. Z. zwei dieser eleganten und schnellen Maschinen im Probebetrieb auf den Strecken zwischen Karl-Marx-Stadt und Dresden sowie zwischen Bad Schandau und Berlin eingesetzt.

Freilich kommt uns nun die Geschwindigkeit unseres Fahrgastschiffes, die stromab 24 km/h beträgt, recht bescheiden vor. Die vielen Haltestellen und das umständliche Anlegemanöver, um das Heck des Schiffes gegen die Strömung an die Anlegestelle zu bringen, drücken die tatsächliche Reisegeschwindigkeit noch weiter herunter. Aber wenn man sich erst einmal auf das gemütliche Tempo umgestellt hat, dann erkennt man, daß eine Schiffsreise viele Schönheiten der Natur erschließt, an denen man sonst achtlos vorübereilt. Übrigens wird nun auch die Binnenschiffahrt von Dampf- auf Dieselbetrieb umgestellt. Andere Länder, z. B. die ČSSR, sind uns auf diesem Gebiet schon voraus. Ihre Schlepper, aus deren Schornsteinen dicker schwarzer Rauch quoll, sind zunehmend durch saubere Dieselmotor-Schiffe ersetzt worden. Bei der Fahrgastschiffahrt unserer „Weißen Flotte" sind die Dampfer aber immer noch in der Überzahl. Ein erheblicher Teil der Schiffe, die von Dresden aus eingesetzt werden, stammen noch aus dem vorigen Jahrhundert. Sie sind zwar in ihren Fahrgast-Einrichtungen modernisiert worden, haben neue Kessel, Rudermaschinen und elektrische Beleuchtung erhalten, haben aber immer noch die alte Dampfmaschine mit den originellen oszillierenden Zylindern. Wegen des geringen Tiefgangs dieser Schiffe konnten die stehenden Zylinder keinen Kreuzkopf erhalten; sie schwingen deshalb um eine waagerechte Achse. Die Bedienungshebel an diesen Zylindern machen die gleiche Bewegung mit, was ihre Betätigung nicht gerade erleichtert. Es lohnt sich aber schon, solche noch in Betrieb befindlichen Veteranen zu besichtigen, ehe sie verschrottet werden. Diese Schiffe verkehren genauso fahrplanmäßig wie die Neubauten. Sie bringen immer noch in jedem Jahr Hunderttausenden unserer Werktätigen Erholung und Entspannung.

Bild 2 Mit MS „Ernst Thälmann" in die Sächsische Schweiz – Anlegemanöver in Dresden-Laubegast. Der Kapitän stellt vom Kommandogerät auf der Brücke die Fahrgeschwindigkeit ein.
Fotos: H. O. Voigt, Dresden WH



Im vergangenen Jahr sind auf der Oberelbe drei neue Fahrgastschiffe gleicher Größe und Bauart in Dienst gestellt worden („Ernst Thälmann", „Friedrich Engels" und „Karl Marx", das vierte Schwesterschiff wird im April 1964 folgen), deren technische Einrichtungen so interessant sind, daß sie wegen der ähnlichen Entwicklung im Diesellokbau kurz beschrieben werden sollen. Ein nicht mit Staustufen versehener Fluß wie die Elbe in der DDR hat einen sehr unterschiedlichen Wasserstand, der in manchen Sommern nahe der 1-Meter-Marke des Pegels liegt. Bei solchen Wasserverhältnissen und flachen Ufern ist das Seitenradschiff dem schraubengetriebenen vorzuziehen. Die Manövrierfähigkeit solcher Schiffe wäre aber noch größer, wenn die beiden Schaufelräder verschieden schnell oder gar in verschiedenen Drehrichtungen arbeiten könnten. Ein Dampfschiff müßte in diesem Fall mit zwei getrennten Maschinen ausgerüstet sein. Bei der geringen Leistung von 250 bis 350 PS wäre aber eine solche Anlage wahrscheinlich unwirtschaftlich und die Bedienung für den Maschinisten sehr schwierig. Bei dieselelektrischem Antrieb läßt sich aber diese Forderung leichter erfüllen. Die Neubauten für die Oberelbe haben deshalb für den Fahrbetrieb zwei Gruppen mit einem Dieselmotor und zwei Generatoren. Jeweils zwei Generatoren – von jeder Gruppe einer – liefern die Spannung für die elektrischen Fahrmotoren, die über ein Stirnradgetriebe eine Hälfte der Schaufelradwelle antreiben. Bei Einsatz nur eines Dieselmotors bekommen die Fahrmotoren nur die halbe Spannung und laufen langsamer. (Bei der Talfahrt wird meist nicht die volle Leistung in Anspruch genommen.) Durch Umpolen läßt sich die Drehrichtung ändern; die Schaufelradwelle läßt sich aber auch kuppeln, wenn nur ein Fahrmotor arbeiten soll.

Außer den Dieselmotoren für den Fahrbetrieb sind noch zwei kleinere Hilfsdiesel mit Generatoren vorhanden, die den Strom für das Licht- und Kraftnetz des Schiffes liefern. Neuartig ist, daß die dieselelektrischen Schiffe keine akustische Verbindung zum Maschinenraum und keinen Maschinentelegrafen benötigen, da die Drehzahlregulierung und Umsteuerung direkt von der Brücke aus erfolgt. Je ein Kommandogerät befindet sich an jedem Brückennock und im Ruderhaus, das außerdem ein großes Pult mit Geräten zur Überwachung der verschiedenen Maschinenanlagen enthält. Mit Hilfe der sogenannten Leonard-Schaltung wird eine verlustlose Regelung der elektrischen Fahrmotoren erzielt.

Das An- und Ablegen der neuen Schiffe wirkt sehr elegant; sie können auch fast auf der Stelle drehen. Dieses Manöver ist bei den 70 m langen und etwa 13 m breiten Schiffen bei Niedrigwasser ein schwieriges Problem, obwohl der Tiefgang nur 0,80 m beträgt. Die Schiffe sind für 1100 Personen zugelassen und haben eine sehr geschmackvolle Einrichtung, geräumige Salons mit großen Kurbelfenstern wie im D-Zug und breite freie Deckflächen mit bequemen Bänken. Man darf sie als Spitzenerzeugnis unserer volkseigenen Werft in Dessau-Roßlau bezeichnen, die einen Wettbewerb mit ausländischen Neubauten nicht zu scheuen brauchen.

Ing. HANS JANAS, Naumburg (Saale)

Die richtige Lok am richtigen Zug

Manche Modellbahnfreunde sind sich über die gattungsreine Bespannung der Modellbahnzüge nicht im klaren. Da nicht für jede Zugart ein Triebfahrzeug der betreffenden Baureihe (BR) zur Verfügung steht, ist es erforderlich, manche Baureihen auch für mehrere Zugarten einzusetzen. Im folgenden soll daher die Verwendbarkeit der einzelnen Lokbaureihen veranschaulicht werden.

In der Aufstellung sind für bestimmte Zuggruppen die dafür hauptsächlich verwendeten Triebfahrzeuge — getrennt nach Dampfloks, Elloks und Dieselloks einschließlich Triebwagen — aufgeführt. Es sind alle in der DDR beheimateten Triebfahrzeuge der DR enthalten, soweit es sich nicht um Baureihen mit einer geringen Anzahl von Lokomotiven handelt.

1. Schnellzugdienst
Flachlanddienst
01, 01^{5}, 03, 03^{10}, 23^{10};
E 04, E 11, E 17, E 18;
V 180, SVT
Schwerer Hügellanddienst
01, 01^{5}, 22^{0}, 41 (zum Teil mit Schiebelok);
E 11, E 18;

2. Schwerer Berufsverkehr
23^{10}, 65^{10};
E 11, E 42, **E 44**;
V 180;

3. Personenzugdienst
Auf Hauptbahnen
23^{10}, 38^{2-3}, 38^{10-40}, 41, 62, 65^{10};
E 04, E 11, E 17, E 42, **E 44**, ET 25;
V 180;
Auf Nebenbahnen
24, 38^{2-3}, 38^{10-40}, 50, 50^{35}, 50^{40}, 52, 56^{20-30}, 57^{10-40}, 64, 65^{10}, 74^{4-13}, 75^{5}, 78^{0-5}, 83^{10}, 86, 93^{5-12}, 94^{5-18};
E 44, Speichertriebwagen (ETA);
V 100, LVT, **VT 135**;
Auf Steilrampenstrecken
84^{0}, 94^{5-12}, 95^{0}, 96^{0};
Auf ehemaligen Lokalbahnstrecken
55^{0-6}, 89, 89^{70-77}, 92^{5-10}, 92^{62-68};
LVT, V 15^{20}, V 36;

4. Güterzugdienst
Schwerer Güterzugdienst
43, 44;
(E 42), E 94, E 95;
Mittlerer und leichter Güterzugdienst
Auf Hauptbahnen
41, 42, 43, 44, 50 (alle), 52, 56^{1}, 57^{10-40}, 58^{2-3}, 58^{4}, 58^{10-21}, 58^{30};
E 42, **E 44**, E 77;
V 180;
Auf Nebenbahnen
38^{10-40}, 50 (alle), 52, 55^{25-56}, 56^{1}, 56^{2-9}, 56^{20-30}, 57^{10-40}, 58 (alle), 58^{30}, 65^{10}, 83^{10}, 86, 91^{3-18}, 93^{0-4}, 93^{5-12}, 94^{5-18}, 94^{20-21};
E 42, **E 44**, **E 63**, E 77;
V 60^{10}, V 75, V 100;
Auf Steilrampenstrecken
84^{0}, 94^{5-18}, 95^{0}, 96^{0};
Auf ehemaligen Lokalbahnstrecken
55^{0-6}, 89, 89^{70-77}, 92^{5-10}, 92^{62-68};

5. Eilgüterzugdienst (je nach Last und Geschwindigkeit des Zuges)
01, 01^{5}, 03, 03^{10}, 22^{0}, 23^{10}, 41, 42, 44, 50 (alle), 52, 58^{30}, 65^{10}; E 04, E 11, E 17, E 18, E 42, **E 44**, E 94;
V 180, V 100;

6. Überführungen (von größeren zu kleineren Bahnhöfen) alle unter 4. genannten Baureihen und außerdem
80;
V 36, V 15^{20} und Kö;

7. Rangierdienst
ohne eigene Rg-Lok der Bahnhöfe: mit der Zuglok der Nahgüterzüge,
mit Rg-Lok der Bahnhöfe
38^{10-40}, 55^{0-6}, 55^{25-26}, 56^{1}, 56^{2-9}, 56^{20-30}, 57^{10-40}, 58 (alle), 64, 80, 86, 89 (alle), 93^{3-18}, 92 (alle), 93^{0-4}, 93^{5-12}, 94^{5-18}, 94^{20-21};
E 63;
Kö, V 15^{20}, V 36, V 60^{10}, V 75, V 100;

Alle halbfett gedruckten Baureihen wurden bzw. werden von unserer Modellbahnindustrie in den Handel gebracht, wobei die BR 92^{62-68} der Piko-Lok BR 81 entspricht. Auch beim Vorbild werden öfter aus Gründen des Lokumlaufs für die betreffenden Zugdienste Lokomotiven von Baureihen eingesetzt, die dafür nicht vorgesehen sind. Dadurch ist eine genaue Abgrenzung des Einsatzgebietes der einzelnen Baureihen nicht immer möglich. Bei den sogenannten Mehrzweckbaureihen (wie 38^{10-40}, 41 usw.) ist die Abgrenzung noch schwieriger. Als Hinweis für die Modellbahnfreunde sei gesagt, daß es nicht vorbildgetreu wirkt, wenn auf einer Anlage viele Lokomotiven verschiedener Baureihen fahren. Zweckmäßiger ist es, von einer Baureihe, die zu verschiedenen Zugdiensten eingesetzt werden kann, mindestens zwei oder drei Loks zu besitzen. Das Vorbild — die Deutsche Reichsbahn — ist ebenfalls bemüht, in jedem Bw so wenig wie möglich Baureihen zu beheimaten. Die Hauptgründe für diese Maßnahme sind: Austauschbarkeit der Loks bei betrieblichen Störungen (zum Beispiel Unfällen) und eine geringere Bevorratung von Ersatzteilen.

Wie aus der Aufstellung ersichtlich ist, kann fast jedes Triebfahrzeug für zwei oder mehr Zugarten verwendet werden. Mit den folgenden Vorschlägen soll erreicht werden, daß durch kleinere Änderungen an den Triebfahrzeugen und auch durch Neuauflagen von Loks durch die Modellbahnindustrie die Lokgattungen vermehrt werden. Dabei soll mit wenigen Baureihen alle Zugarten gattungsgerecht bespannt werden können.

Für Piko wird vorgeschlagen, die 23 001 in die gebräuchlichere BR 23^{10} und die BR 50 in die BR 50^{35} bzw. 50^{40} umzubauen, durch Verändern des Kessels und der Tenderaufbauten der BR 50 die BR 44 herzustellen. Für Gützold wird vorgeschlagen, die V 200 in die V 180 und die BN 150 in die V 15^{20} umzukonstruieren. Dadurch erhalten die Modellbahnfreunde zwei Baureihen, von denen die Vorbilder auf den Strecken der DR eingesetzt sind.

Zur Bereicherung des Angebots an Triebfahrzeugen müßten von der Modellbahnindustrie hergestellt werden: BR 03 und 41; diese sind bei der DR mit gleichen Hauptabmessungen entwickelt worden; BR 38^{10-40} als die am meisten bewährte und verbreitete BR; BR 65^{10} als Mehrzwecktenderlok; BR 93^{5-12} als verbreitete und vielseitig verwendbare Lok; BR E 11 und E 42, diese sind äußerlich nur durch verschiedene Anschriften zu unterscheiden;

BR E 94 als Ellok für schwerste Lasten; BR V 60^{10} als Rangierlok und für den leichten Zugdienst; LVT zur Belebung des Nebenbahnverkehrs.

Sollten diese Vorschläge alle verwirklicht werden, so würde unseren Modelleisenbahnern folgendes Angebot an Triebfahrzeugen zur Verfügung stehen:

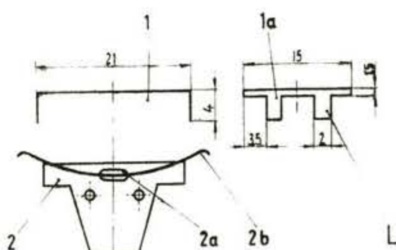
03, 23^{10} (Piko), 24 (Gützold), 38^{10-40}, 41, 42 (Gützold), 44, 50 (Piko), 50^{35}, 50^{40}, 55^{25-56} (Piko), 64 (Gützold), 65^{10}, 75^{5} (Gützold), 80 (Piko), 84^{0} (Hruska), 92^{62-68} (Piko), 93^{5-12}, E 11, E 42, E 44 (Piko), E 63 (Piko), E 94, V 15^{20} (Gützold), V 60^{10}, V 180 (Gützold), LVT.

HERBERT EICHHORN, Zeitz

Gefederte Radsätze

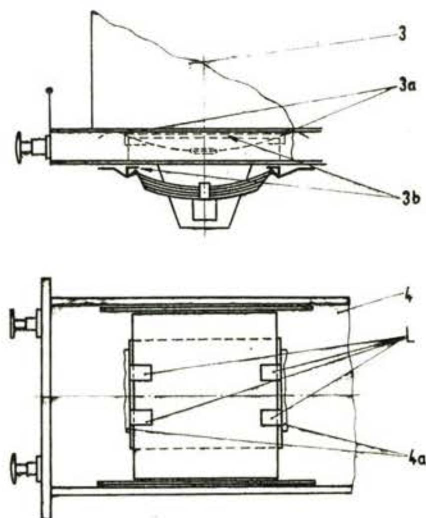
Wie oft hat sich schon mancher Modelleisenbahner geärgert, wenn gerade an einer schwer zugänglichen Stelle sein Zug entgleiste. Das kommt besonders bei langen Zügen vor. Es kann sein, daß ein Wagen zu leicht ist und in der Krümmung mit dem Spurkranz an der Schiene klettert und entgleist oder durch Schienenstöße und Unebenheiten, die auch bei sorgfältigster Verlegung der Gleise nicht zu beseitigen sind, aus dem Gleis springt.

Bei unserem großen Vorbild werden Unebenheiten unwirksam gemacht, indem man die Radsätze der Wagen gegen die Fahrzeuge abfedert. So erreicht man bei allen Unebenheiten eine gleichmäßige Auflage aller Räder auf dem Gleis.



Von diesen Überlegungen bin ich auch ausgegangen beim Bau meiner Fahrzeuge. Ich habe den Radsätzen ein senkrechtes Spiel von etwa 1,5 mm gegeben. Die Anfertigung der Federung ist verhältnismäßig einfach und die Wirkung während des Betriebes verblüffend. Hinzu kommt noch, daß der Lauf der gefederten Wagen geräuschärmer ist.

Zum Einbau der Federung eignen sich allerdings nur zwei- und dreiachsige Wagen. Der folgende Vorschlag gilt für Selbstbaumodelle; bei einiger Geschicklichkeit kann man ihn auch für Industriemodelle anwenden.



In den Bildern sind die wichtigsten Maße und Merkmale und die Wirkungsweise der Federung dargestellt. Bild 1 gibt die Maße der Lasche, Bild 1 a die Seitenmaße der Lasche an. Man fertigt dieses Teil aus Konservendosen-Weißblech. Die entstehenden Lappen (1 a bis L) dienen später zum Halten der Achslagerbrücke.

Verwendet wird eine handelsübliche Achslagerbrücke mit spitzengelagertem Radsatz (Bild 2). Die Kunststoffimitation des Achslagers, der Feder und Federböcke, die man mitbekommt, werden vorerst noch nicht in die eingestanzten Löcher der Achslagerbrücke eingedrückt.

In einer Musikalienhandlung kann man für einige Pfennige eine Gitarrensaite 0,3 mm ⌀ kaufen. Sie besteht aus Silberstahl und ist daher rostfrei. Daraus wird die Feder gebogen (2 b), die seitlich und nach oben über die Achslagerbrücke hinausstehen muß. An der Stelle 2 a wird sie angelötet; die Enden werden nach unten gebogen. Die Lasche (1) wird nun an der gewünschten Stelle des Wagenbodens mittig angelötet (Bilder 3 a und 4 a). Bei Kunststoffwagen kann man dieses Teil auch ankleben. Die fertige Achslagerbrücke setzt man nun in die Lasche ein. Dabei muß darauf geachtet werden, daß beim Einsetzen der Brücke zwischen der Unterkante des Längsrahmens des Wagens und den Federböcken an der Achslagerbrücke ein Spiel von 1,5 mm vorhanden ist (Bild 3 b). Nun kann man die 4 Lappen (Bild 4 – L) so weit umbiegen, daß das Spiel von 1,5 mm noch erhalten bleibt.

Es ist ratsam, ehe die Lappen umgebogen werden, den Wagen auf die Räder zu stellen und das Spiel der Federn zu korrigieren, damit die Federung nicht zu schlapp oder zu straff ist.



BUCHBESPRECHUNG

„Breite Spur und weite Strecken"

von Josef Otto Slezak

erschienen im Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
232 Seiten mit 113 Fotos, Abbildungen und 51 Typenskizzen, Halbleinen, 9,80 DM

In den letzten Jahren sind wohl eine Reihe von Übersetzungen sowjetischer Fachbücher über bestimmte Gebiete des Eisenbahnwesens veröffentlicht worden, doch fehlte bisher eine allgemeine zusammenfassende Übersicht über das sowjetische Eisenbahnwesen. Mit der Herausgabe des Buches „Breite Spur und weite Strecken" wurde dieser Mangel weitestgehend beseitigt. Das Buch bringt einen teilweise recht ausführlichen Überblick über das gesamte Eisenbahnwesen der UdSSR. Der Verfasser geht nur dort auf Einzelheiten ein, wo Besonderheiten des sowjetischen Eisenbahnwesens behandelt werden, die man nicht im Alltag anderer europäischer Eisenbahnen antrifft.

Ausgehend von einer verkehrsgeographischen und geschichtlichen Betrachtung, in welcher die Besonderheiten des riesigen Landes und seiner Geschichte in bezug auf das Eisenbahnwesen behandelt werden, schließt sich eine Ausführung über die Spurweite, das Profil, die großen Entfernungen und das Verkehrswesen an. Breiten Raum nimmt die Beschreibung der Triebfahrzeuge ein. In chronologischer Reihenfolge wird der Triebfahrzeugbau, die Bezeichnung und Achsfolge der Fahrzeuge beschrieben. Die hierbei angegebenen technischen Daten ermöglichen erstmalig Vergleiche mit unseren Triebfahrzeugen. Die großen Leistungen des sowjetischen Eisenbahnwesens werden in allen Kapiteln gebührend gewürdigt. Ein Ausblick in die Zukunft schließt den Textteil ab. Den Abschluß des Buches bildet ein umfangreicher Bildteil mit wertvollen und guten Aufnahmen. Gerade diese Bilder geben am besten die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der UdSSR wieder. Schließlich ist dem Buch eine Karte des sowjetischen Eisenbahnnetzes beigegeben.

—Drie—



Fotos: Karl Müller, Berlin

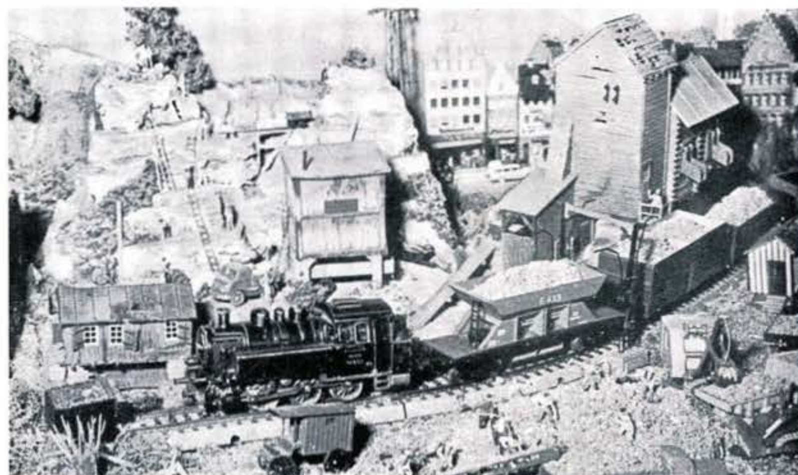
Ich bin Freileitungsmonteur





. . . schreibt uns Herr Erich Rückert aus Berlin-Lichtenberg „und habe mir eine Modellbahnanlage in der Nenngröße TT gebaut, die 5,00×1,45 m groß ist. Auf zwei Hauptstrecken und einer Nebenstrecke können 7 Züge unabhängig voneinander fahren. Der Hauptbahnhof nimmt vier Züge auf. Der Wagenpark besteht aus 50 Wagen. 60 m Gleis, 30 Weichen und vier Schaltrelais wurden installiert. Die Anlage ist teilweise vollautomatisch. Die Züge werden über vier Regeltrafos gesteuert, die einen gemeinsamen Nulleiter haben. Das rollende und feste Material auf der Anlage stammt von Zeuke und OWO."

Wir wünschen Herrn Rückert nach seiner Arbeit in luftiger Höhe eine erholsame Beschäftigung auf dem festen Boden seiner Modellbahnanlage.



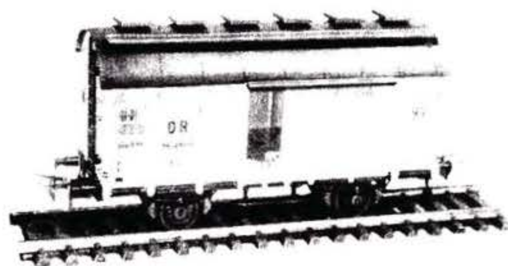
„Lieber Modelleisenbahner!

Angeregt durch Deine letzten herrlichen Bilder erlaube ich mir, auch mal eins zu übersenden. Seit 11 Jahren betreiben wir das Hobby, meine Jungen und ich; einer davon lernt Tischler (der ist für den Unterbau verantwortlich), der andere ist Elektromechaniker und verdrahtet alles fachgemäß, Vater baut Häuser und Landschaft. So werden Berufe gleich nutzbringend mit angewendet. Unsere stationäre Anlage ist in einem Werkraum untergebracht. Dieser ist etwa 9 m² groß und zu 80 % mit der Anlage ausgefüllt.

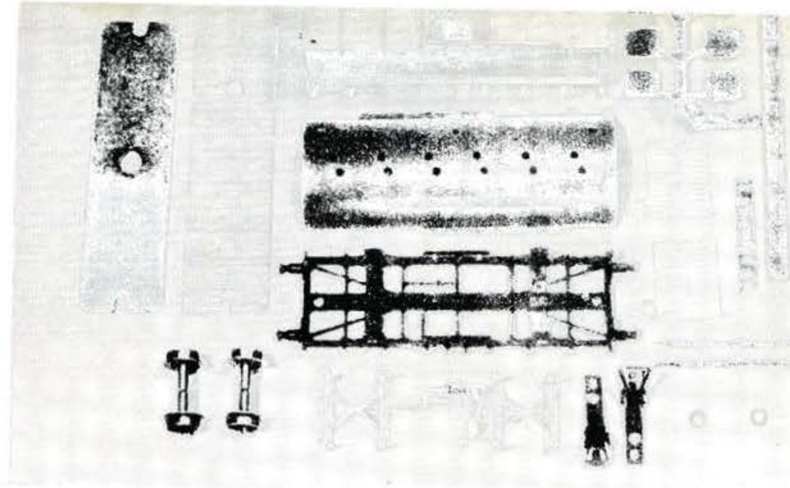
Das Bild zeigt ein Kies- und Schotterwerk und einen Steinbruch.

Karl Freygang, Coswig/Dresden."

Foto: K. Freygang



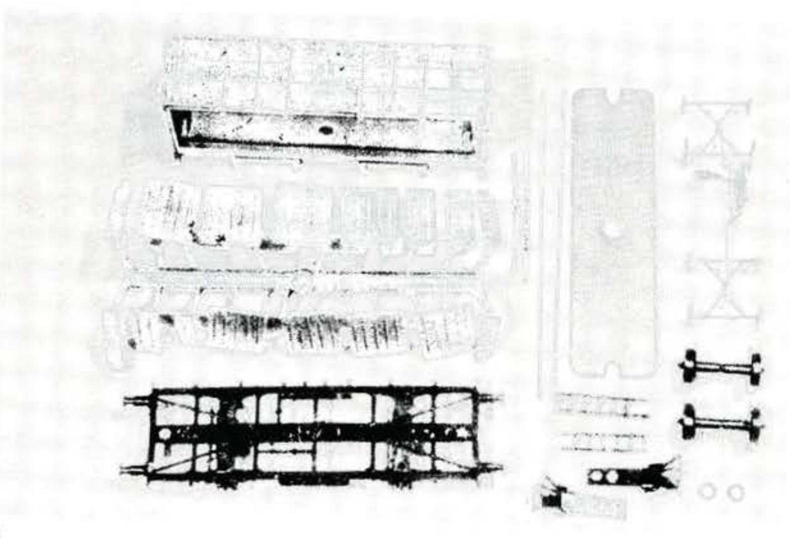
1



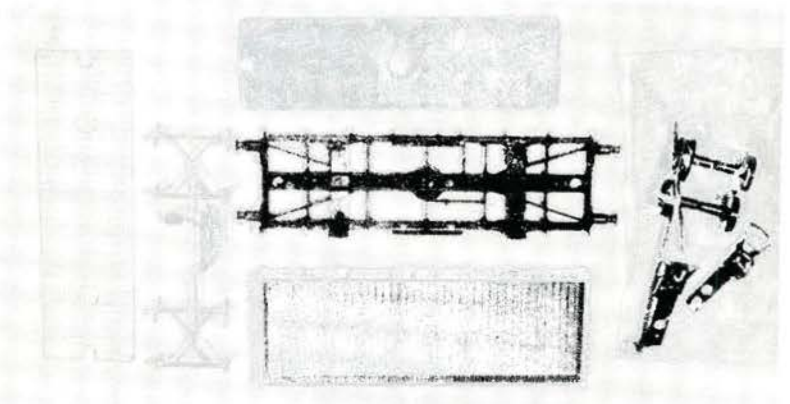
2

Dietzel – Wagenbausätze

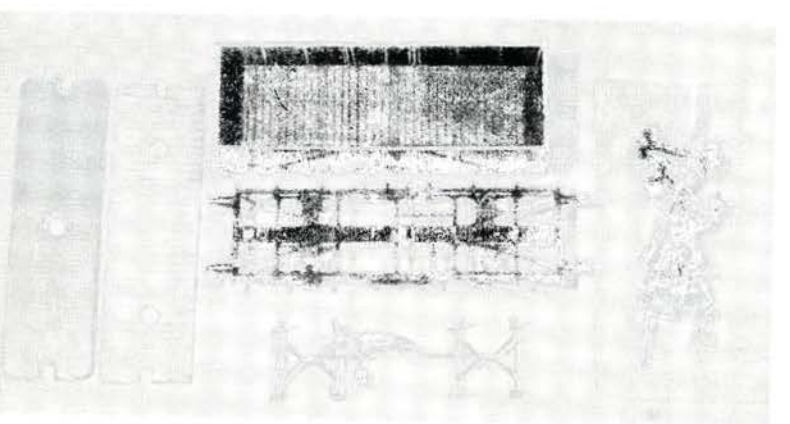
Nun schon seit einiger Zeit liefert die Firma Günter Dietzel, Leipzig, Wagenmodelle als Bausätze in der Nenngröße H0 aus. Jedem Bausatz ist eine genaue Anleitung zum Zusammenbau beigegeben, so daß es auch dem Modelleisenbahnanfänger leicht möglich ist, die Wagen zusammenzubasteln. Als Klebstoff soll nach Möglichkeit der DWO-Plastikkleber verwendet werden. Ersatzweise eignen sich aber auch andere, lösungsmittelhaltige Klebstoffe. Zu beachten ist, daß der Klebstoff nicht an die Oberfläche der Kunststoffteile kommt, er löst diese auf und hinterläßt dann unschöne Flecke.



3



4



5

Bild 1 Aus einem Bausatz zusammengebauter [illegible]

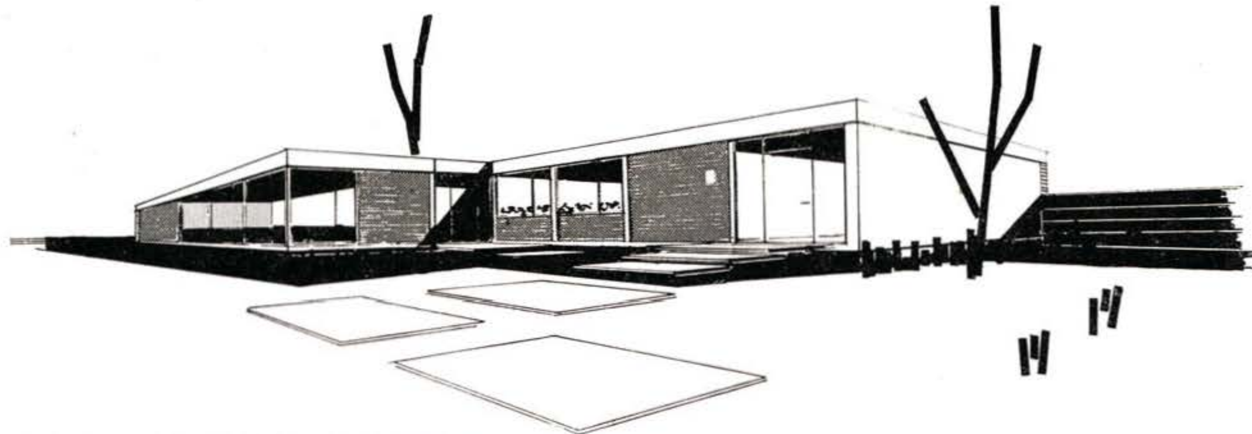
Bild 2 Deckelklappwagen als Bausatz

Bild 3 [illegible] als Bausatz

Bild 4 Niederbordwagen als Bausatz

Bild 5 [illegible] als Bausatz

Fotos: [illegible]



Dipl.-Ing. LOTHAR ARZT, Architekt BDA, Berlin-Weißensee

Einfamilienhaus für die Modellbahnanlage

Das vorliegende Einfamilienhaus ist als aktuelle Bereicherung mancher Modelleisenbahnanlage gedacht. Man bezeichnet diesen Flachdach-Einfamilienhaustyp nach seinen meistens in Amerika gebauten Vorbildern als „Bungalow". Diese Hausform findet heute auch bei uns immer mehr Anhänger.

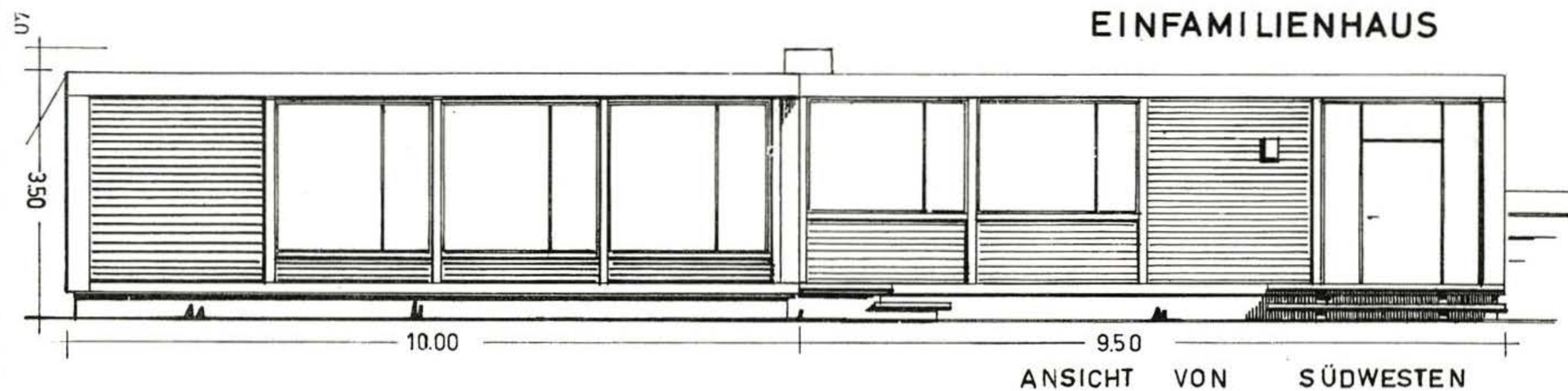
Als Baumaterial dient 1-mm-Pappe, auf die die Fassaden aufgezeichnet und mit dem Lineator (Graphos) ausgezogen werden. Die Fenster werden mit einem spitzen Messer ausgeschnitten und mit Cellon hinterklebt. Die Form des Daches ist aus dem Grundriß ersichtlich. Im Grundriß ist eine Schemamöbellierung eingetragen, um Anhaltspunkte für eine eventuelle Möbellierung des Einfamilienhauses zu geben. Vor dem Zusammenbau werden Fassaden und Dach nach folgender Farbangabe mit Aquarellfarben behandelt:

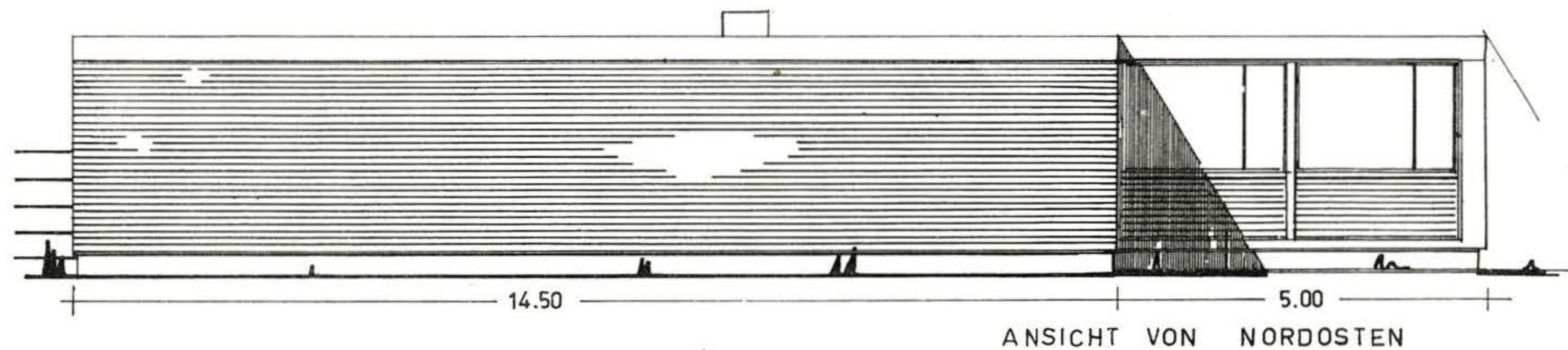
Dach: dunkelgrau; Dach-Sims: weiß; Vertikal-Riegel: weiß; glatte Wandflächen: weiß; Brüstungen und Wandflächen der Ansichten von SO, von SW, von NO (rechter Teil): dunkelbraun (Verbretterung); Ansichten von NW, von NO (linker Teil: dunkelrot (Klinkermauerwerk); eingesetzte Fensterzargen bei Ansicht von NW: weiß; Sockel, insgesamt: schwarz; vorgesetzte Treppen: weiß; Haustüren: hellrot oder kaltes grün.

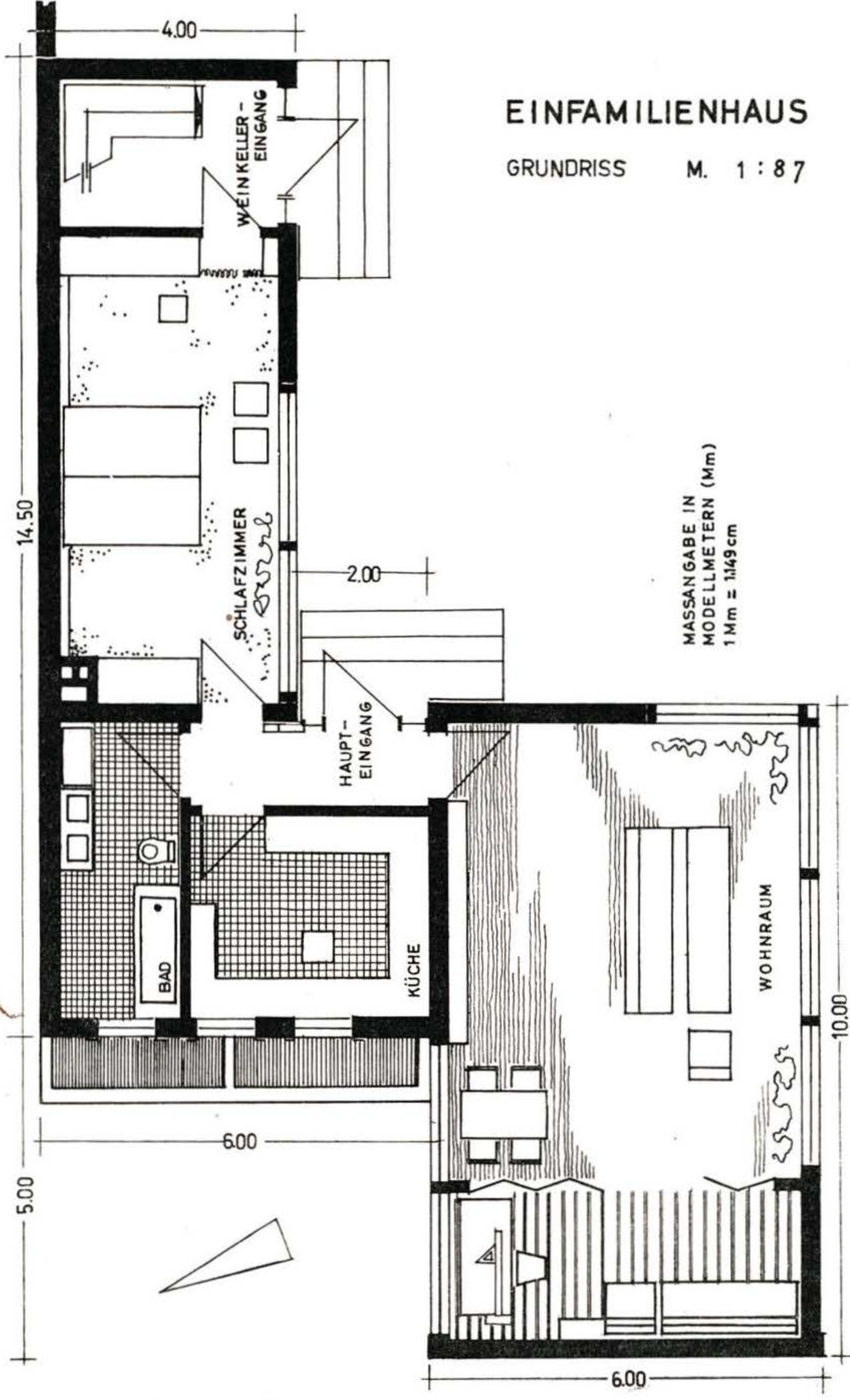
Seitlich und über den Türen befindet sich eine Verglasung. Eine Terrasse mit Sonnenschirm und Liegestuhl würde das Gebäude vervollständigen.

10
3.10
40
6.00
6.00
ANSICHT VON NORDWESTEN

6.00
2.00
4.00
ANSICHT VON SÜDOSTEN


EINFAMILIENHAUS
3.50
10.00
9.50
ANSICHT VON SÜDWESTEN


14.50
5.00
ANSICHT VON NORDOSTEN

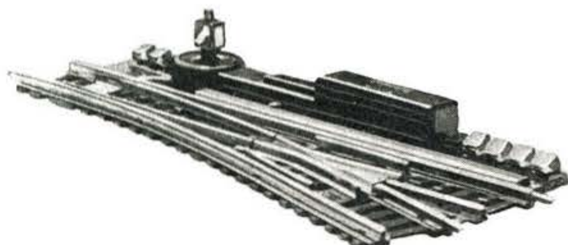

EINFAMILIENHAUS
GRUNDRISS M. 1 : 87
4.00
14.50
2.00
5.00
6.00
10.00
6.00
WEINKELLER-
EINGANG
SCHLAFZIMMER
HAUPT-
EINGANG
BAD
KÜCHE
WOHNRAUM
MASSANGABE IN
MODELLMETERN (Mm)
1 Mm = 1.149 cm

Dipl.-Ing. H. HAMPEL, Dresden

Beleuchtete Weichenlaterne für Piko-Weichen

Vor Jahren waren bereits beleuchtete Weichenlaternen, hergestellt von der Firma Fahrbach, Leipzig, im Handel. Die zur Unterbringung der Beleuchtung erforderliche Vergrößerung gegenüber dem Maßstab 1:87 machte sich kaum störend bemerkbar. Vielmehr gaben die beleuchteten Weichenlaternen der gesamten Anlage ein recht natürliches Bild. Für die Beleuchtung waren Glühlampen für medizinische Zwecke mit einem Durchmesser von nur 3 mm vorgesehen. Die Produktion dieser an sich gelungenen Weichenlaternen mußte inzwischen in Ermangelung der erforderlichen Miniaturglühlampen eingestellt werden.
Auch die Piko-Weichenantriebe sind so konstruiert, daß eine drehbare Weichenlaterne angebracht werden kann, indem das mit einem Zapfen gelagerte Radsegment des Antriebes beim Schalten eine Drehung um etwa 90° ausführt. In der Grundplatte sind außerdem bereits die Schlitze für die Befestigung einer Beleuchtungsklemme neben der Klemme für den Rückleitungsanschluß vorgesehen. Die Antriebe sind inzwischen ohne die wünschenswerte Vervollständigung in großer Stückzahl in vielen Anlagen eingebaut.
Die Ausrüstung der Piko-Weichen mit einer drehbaren, beleuchteten Laterne ist nun nicht schwer, wenn eine Glühlampe 24 V, 5 mm Durchmesser (Piko-Gleisbildbeleuchtung), eine Fahrbach-Weichenlaterne sowie etwas feine, hochflexible Litze und eine entsprechende Anschlußklemme des Piko-Systems verwendet werden.

Für den Umbau wird zunächst in die Schutzkappe des Antriebes über dem Drehzapfen ein Loch mit 5,5 mm Durchmesser gebohrt. Danach wird die Glühlampe vorsichtig auf den vorher verzinnten Messingzapfen aufgelötet. Dabei soll die Achse der Glühlampe möglichst genau mit der des drehbaren Zapfens übereinstimmen, was durch mehrmaliges Umstellen des Antriebes kontrolliert werden kann. Die Glühlampe, die gleichzeitig als Sockel für die später aufzusteckende Weichenlaterne dient, wird dabei nicht übermäßig mechanisch beansprucht. Das schwierigste Problem liegt in der Anbringung der zweiten Zuleitung für den Lampenstrom, da der innerhalb der Schutzkappe zur Verfügung stehende Raum begrenzt ist. Es kann deshalb nur ganz dünne hochflexible Litze verwendet werden. Diese wird mit einem Ende am unteren Rand des Lampensockels angelötet, in weitem Bogen etwa einmal um den Lampensockel gelegt und danach an geeigneter Stelle aus der Schutzkappe herausgeführt und mit der zusätzlich angebrachten Anschlußklemme verbunden. Der andere Pol ist durch das Anlöten der Lampe am Zapfen bereits mit dem Massepol des Weichenantriebs verbunden worden. Durch die festen Lötverbindungen ist eine Unterbrechung des Lampenstromes ausgeschlossen, wodurch eine hohe Betriebssicherheit erreicht wird. Von der Fahrbach-Weichenlaterne wird nur der obere Teil benötigt, da, wie bereits angedeutet, die Glühlampe gleichzeitig als Laternensockel dient. Die untere Öffnung in der Weichenlaterne hat gerade eine Weite von 5 mm, so daß keine Änderung erforderlich ist. Die Laterne kann unter Beachtung ihrer richtigen Stellung direkt auf die Glühlampe aufgesteckt werden. Sollte sich die Laterne nicht ganz um 90° drehen, so ist der in das Stellsegment eingreifende Ansatz der Stellstange mit einer Flachzange etwas weiter zusammenzudrükken. Vor dem endgültigen Zusammenbau wird der Lampensockel noch schwarz gestrichen.
Eine Ansicht der mit einer Weichenlaterne ausgerüsteten Piko-Weiche zeigt das Bild.
Die Einzelherstellung der Weichenlaternen ist wegen der Kleinarbeit sehr zeitraubend. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn diese Laternengehäuse, für die sicher noch die entsprechenden Stanzwerkzeuge beim Herstellerbetrieb vorhanden sind, wenigstens in kleinerem Umfang für den Bastlerbedarf im Fachhandel angeboten würden.



Piko-Weiche mit Weichenlaterne

Foto: H. Hampel, Dresden

LOKOMOTIVBILD-ARCHIV

Auf Wunsch unserer Leser informieren wir Sie über die Neuerscheinungen im „Lokomotivbild-Archiv". In den Serien 52 bis 54 sind folgende Lokomotiven enthalten:

Serie 52

Lokalbahnlokomotive 98 6215
ehem. Kleinbahn Wolmirstedt-Colbitz
Archiv Nr. 1117-12
Güterzugtenderlokomotive 91 6277 ELNA-Typ
ehem. Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn
Archiv Nr. 1115-36
Personenzugtenderlokomotive 75 6683 ELNA-Typ
ehem. Kleinbahn A-G Heudeber – Matierzoll
Archiv Nr. 1114-21
Güterzugtenderlokomotive 92 6484 ELNA-Typ
ehem. Niederlausitzer Eisenbahn
Archiv Nr. 1115-37

Serie 53

Personenzuglokomotive der Reihe 141
der französischen Staatsbahnen (S.N.C.F.)
Archiv Nr. 127-9
Schnelltriebwagen der DR
Bauart „Köln"
Archiv Nr. 1132-10
Diesellokomotive Baureihe V 75 DR
ČSD Lokomotive T 435
Archiv Nr. 117-12
Tenderlokomotive Tkt 48
der polnischen Staatsbahn (PKP)
Archiv Nr. 122-2

Serie 54

Personenzuglokomotive Baureihe 38^{2-3}
ehem. sächs. XII H_2 mit tiefliegendem Umlauf
Archiv Nr. 1112-12
Güterzuglokomotive Baureihe 41
Reko-Lok mit Neubaukessel
Archiv Nr. 1113-27
Diesel-Rangierlokomotive Baureihe V 15^{22}
Neubau DR 1962/63
Archiv Nr. 117-13
Güterzugtenderlokomotive Baureihe 89^2
ehem. sächs. V T – Baujahr 1896/1910
Archiv Nr. 1115-38

Die Fotos können einzeln oder für die Sammler auch als Serie beim Lokomotivbild-Archiv Gerhard Illner, Leipzig N 22, Pölitzstraße 20, bestellt werden. Die Fotos werden in Weltpostkartengröße geliefert und kosten je Bild 0,70 DM zuzüglich Porto und Nachnahmekosten.
Für neue Leser des „Modelleisenbahners" und neuen Interessenten am „Lokbildarchiv" wird Prospektmaterial über alle Lokomotiven, die in den Serien 1 bis 54 enthalten sind, geliefert.

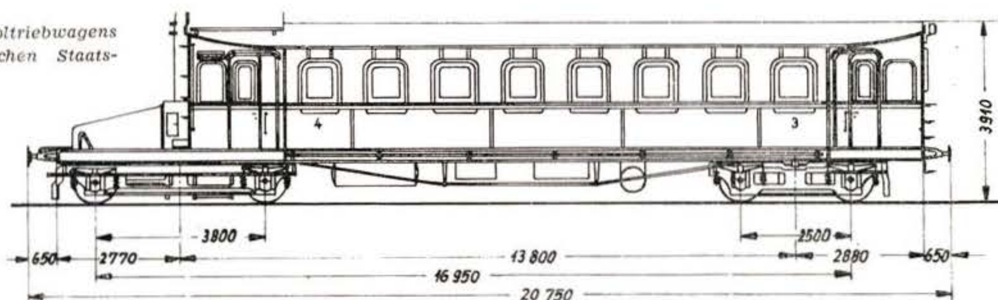
Dipl.-Ing. RAINER ZSCHECH, Leuna

Benzoltriebwagen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen

Vor 57 Jahren, im Jahre 1907, nahmen die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen einen vierachsigen Benzoltriebwagen mit elektrischer Kraftübertragung in Betrieb, der nur für Studienzwecke gedacht war. Nach einem längeren Probebetrieb wurde er 1908 bei Homberg im Direktionsbezirk Köln eingesetzt, wo er sich gut bewährte. Dann zog man ihn aus dem Verkehr, um ihn als Fahrleitungsrevisionswagen auf der Strecke Dessau-Bitterfeld nach den notwendigen Umbauten weiterzuverwenden. Die gewonnenen Erfahrungen wurden in dem neueren Benzoltriebwagen mit elektrischer Kraftübertragung verwertet. Diese Baureihe wurde von der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“, der „Gasmotorenfabrik Deutz“ und der Wagenbauanstalt „Düsseldorfer Eisenbahnbedarf“ entworfen und gebaut (1910). Von dieser verbesserten Ausführung wurde eine kleine Stückzahl ausgeliefert.
Der Benzoltriebwagen ist vierachsig und hat eine Länge über Puffer von 20 750 mm. Er hat die Achsfolge 2'Bo'. Im vorderen Drehgestell ist die Maschinenanlage (Verbrennungsmotor und Gleichstromgenerator) untergebracht, während die beiden Fahrmotoren im hinteren Drehgestell angeordnet sind. Da der Drehzapfen des vorderen Drehgestells vor die Wagenkastenstirnwand verschoben wurde, konnte dort die Maschinenanlage unter einem niedrigen Vorbau gut eingebaut werden. Im vorderen Drehgestell befinden sich auch die Treibstoffbehälter (220 l Benzol, 8 l Benzin).
Der Wagenkasten hat an beiden Stirnseiten je einen Führerstand, der gleichzeitig als Einstieg dient. An den Fahrzeugenden wurde wegen der Schlagtüren, die noch einen kleinen Zusatzflügel haben, der Wagenkasten eingezogen. Die lichte Wagenkastenbreite beträgt 2720 mm. Der Triebwagen hat ein Gesamtfassungsvermögen von rd. 100 Personen.

drei Zylinder gleich als viertaktige Verbrennungszylinder arbeiten. Nach einigen Sekunden erhalten alle Zylinder Treibstoff. Für das Anfahren bei kalter Witterung dient Benzin als Treibstoff.
Der Verbrennungsmotor wird mit Wasser gekühlt, das durch eine Pumpe umgewälzt wird und sich entweder in einem Wabenkühler im Dach oder in den Fahrgastraum-Heizrohren (Wagenheizung) abkühlt.
Der Gleichstromgenerator und die Erregermaschine haben eine gemeinsame Welle und sind elastisch mit dem Verbrennungsmotor gekuppelt. Durch Veränderung des Erregerstromes über Widerstände kann eine Klemmenspannung am Generator von 0 bis 650 V erreicht werden, die dann den Fahrmotoren zugeführt wird. Jede Fahrstufe ist eine Dauerfahrstufe, da die Regelwiderstände im Fahrschalter für den geringen Erregerstrom als Dauerbelastung ausgelegt sind. Die beiden Fahrmotoren sind Reihenschlußmotoren und haben Tatzlageraufhängung und ein einseitiges Zahnradgetriebe.
Der Triebwagen kann entsprechend der Neigung der Strecke folgende Geschwindigkeiten erreichen:
1 : ∞ 50 kmh^{-1} (Höchstgeschwindigkeit)
1 : 100 26 kmh^{-1}
1 : 60 23 kmh^{-1}
Über den Fahrschalter fließt nur Steuerstrom, während der Fahrstrom vom Hauptschütz geschaltet wird, das vom Fahrschalter gesteuert wird. Der Fahrtrichtungswender läßt sich nur im stromlosen Zustand umlegen. Der Fahrschalter hat eine Sicherheitsvorrichtung, indem beim Loslassen des Druckknopfes an der Fahrkurbel der Fahrstrom abgeschaltet und der Wagen zum Stehen gebracht wird.
Der Triebwagen hat elektrische Beleuchtung, die von der Erregermaschine gespeist wird. Vorwiderstände in

Maßskizze des Benzoltriebwagens der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen



Der Verbrennungsmotor arbeitet im Viertakt und hat sechs Zylinder, die in V-Form angeordnet sind. Eine besondere Ausführung hat vier senkrechte Zylinder (Benzolmotor der Neuen Automobil-Gesellschaft). Bei Vollast macht der Motor 700 und im Leerlauf 750 Umdrehungen je Minute. Er hat eine Leistungsabgabe von 100 bis 120 PS (Vollast). Um die Schwingungen und Geräusche zu verringern, sind diese Triebwagen mit einer Einrichtung versehen, die die Umdrehungszahl des Motors beim Stillstand des Fahrzeugs auf 200 bis 250 min^{-1} herabsetzt. Als Treibstoff wird Benzol verwendet. Auch mit Spiritus kann nach geringen Veränderungen am Vergaser gefahren werden. Für das Starten des Motors wird Druckluft benützt, die den drei Zylindern einer Seite zugeführt wird (im Zweitakt durch besondere Ventilsteuerung), während die anderen

den Stromkreisen schwächen den Einfluß der Spannungsschwankungen auf die Glühlampen ab. Zur Notbeleuchtung dient ein Akkumulator. Der Triebwagen hat eine Zweikammer-Druckluftbremse und eine Handbremse.
Die Triebwageneigenmasse beträgt im betriebsfertigen Zustand 54 t. Die Anschaffungskosten lagen bei 68 500 Mark. Der Treibstoffverbrauch beträgt 30 l Benzol je Stunde (bei einer Leistung von 100 PS). Der Vorrat an Benzol reicht für 11 Einsatzstunden. Der Benzinvorrat reicht aus, um den Motor zwanzigmal in Betrieb zu setzen.
Die Triebwagen bewährten sich gut und sind eine markante Vorstufe für unsere heutigen Dieseltriebwagen.

Literatur: Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1911, Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ 1910

Verbleib der ersten deutschen Dampflokomotive

Пребывание первого германского паровоза

Whereabouts of the First German Steam Locomotive

Séjour de la premiere locomotive à vapeur d'Allemagne

Der 8. Oktober 1829, an dem in Rainhill die denkwürdige Wettfahrt stattfand, wird allgemein als der Geburtstag des Eisenbahnwesens bezeichnet. Zeigte doch hier Stephenson die erste brauchbare Dampflokomotive. Sie hatte den Namen „The Rocket" (Die Rakete). Damit war dem Siegeszug der Dampflokomotive durch die ganze Welt der Weg bereitet. Die installierten Leistungen, die möglichen Fahrgeschwindigkeiten und die Eigenmassen wuchsen und führten zu den Lokomotiven, vor denen wir heute in großer Achtung erstaunen.

Bereits 1801/02 befaßte sich Trevithick mit einem Dampfwagen, der jedoch nicht die Bedingungen erfüllen konnte, die an eine Dampflokomotive gestellt werden mußten. Nach vielen vergeblichen Mühen zahlreicher Techniker gelang es erst im Winter 1813/14 Stephenson, die erste brauchbare Lokomotive, genannt „Travelling Engine", für die Killingworther Kohlenbahn zu bauen (Inbetriebnahme 25. Juli 1814). In Deutschland wurde die erste brauchbare Lokomotive in den 30er Jahren hergestellt, weshalb Borsig allgemein als Erbauer der ersten deutschen Dampflokomotive angesehen wird.

Das trifft aber nicht zu. Die erste deutsche Dampflokomotive entstand bereits 1815 für die Königliche Preußische Bergwerksverwaltung. Sie kam nicht zum Einsatz, jedoch verdient ihr eigenartiges Schicksal eine eingehende Betrachtung.

Im Jahre 1815 ging mit dem Fürstentum Nassau-Saarbrücken auch der Kohlenbergbau des Saargebietes an Preußen über. Die weite Entfernung zum Fluß Saar, der als Wasserstraße die günstigste Beförderungsmöglichkeit ohne Zwischenumladung bot, war mit großen Nachteilen verbunden. Angeregt durch englische Kohlenbahnen, beschloß der preußische Staat den sofortigen Bau einer 2½ km langen Eisenbahnstrecke von der Grube „Bauernwald" zur Saar. Als Traktionsmittel sollten Dampflokomotiven verwendet werden. Den Import aus England wollte man der hohen Kosten wegen (über 1000 Taler) vermeiden, und man beschloß deshalb den Bau in der Königlichen Gießerei in Berlin. In aller Eile baute man Strecke (in 2½ Jahren) und Lokomotive (1818 fertiggestellt). Die Lokomotive fuhr bei ihren Probefahrten auf dem Hofe der Gießerei am Kupfergraben „zum Erstaunen aller vor- und rückwärts, ja sie war sogar imstande, Wagen, mit 8000 Pfd. Bomben beladen, nach sich zu ziehen".

Für den Transport nach Geislautern (750 km) wurde die Lokomotive wieder auseinandergenommen und in 8 große Kisten verpackt (Fracht: 175 Zentner). Die Fracht ging auf dem Wasserwege über Spree-Havel-Elbe nach Hamburg, von dort über die Nordsee nach Amsterdam und weiter über Rhein, Mosel und Saar an ihren Bestimmungsort. Die Reise dauerte 4½ Monate (1700 km) und kostete 170 Taler. Im Frühjahr 1819 traf die Fracht ein, und „nun ging es an ein Zusammensetzen, Schrauben, Passen und Probieren, das kein Ende nehmen wollte". Man hatte niemanden von der Herstellerfirma mitgeschickt, und die Techniker der Saargruben, die die Strecke gebaut hatten, konnten die einzelnen Bestandteile nicht zusammenfügen. Besonders die Dichtungen kosteten viel Mühe, und so vermerkt die Literatur: „Mit gewaltigen Mengen Hanf, Kitt, Oel, Leinwand, mit Essig und Mehl, ja mit Rinderblut und Käse wurde an dem widerspenstigen Mechanismus herumgedocktert, ohne daß er zum Gehen sich bewegen ließ".

Nun begann der Streit zwischen dem Kunden und dem Hersteller. Die Erbauer beriefen sich auf die beförderten 8000 Pfund Bomben, und die Bergleute wären glücklich gewesen, wenn die Lokomotive sich nur einmal bewegt hätte.

Nach langer Zeit, nachdem man sich viele Jahre gequält hatte und 1965 Taler und 17 Sgr. für den Zusammenbau ausgegeben hatte, fuhr die Lokomotive mit geringer Geschwindigkeit, jedoch ohne Anhängelast – einen Wagen zog sie nie mehr. So wurde sie 1835, dem Jahre der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, für 335 Taler 6 Sgr. 7 Pfg. als Schrott verkauft, nachdem sie insgesamt 5132 Taler 18 Sgr. 9 Pfg. gekostet hatte.

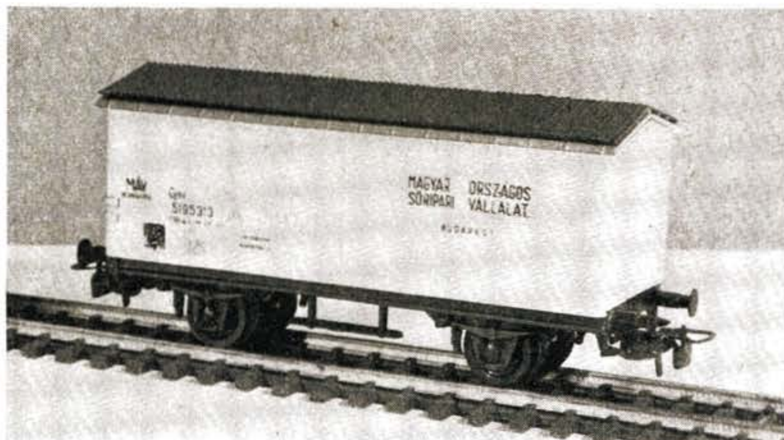
Durch besondere Ereignisse (Brand 1848 in der Königlichen Eisengießerei) gingen sämtliche vorhandenen Zeichnungen verloren, und wir hätten heute keine Unterlagen mehr, wenn nicht die Eisengießerei die eigenartige Tradition gehabt hätte, als Neujahrsglückwünsche Gußplatten mit den wichtigsten Produkten des vergangenen Jahres zu verteilen. So fanden wir auf der „Karte" von 1816 (siehe Bild) in der linken unteren Ecke eine Ansicht dieser für die deutsche Eisenbahngeschichte so wichtigen Lokomotive. —rz—

Gußeisernes Bild der ersten deutschen Dampflokomotive

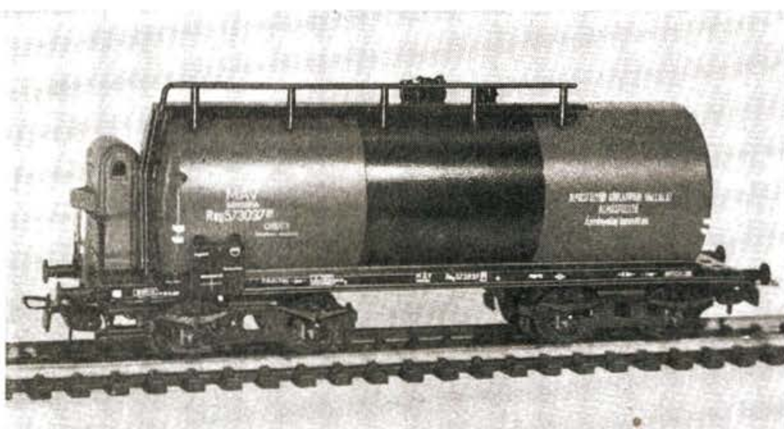


Anmerkung: *Eine andere Version der geschichtlichen Betrachtung gibt für den Bestimmungsort die Königshütte in Oberschlesien an und begründet die Ausmusterung mit der abweichenden Spurweite der dortigen Gleisanlagen.*

Literatur: Glasers Annalen 1904



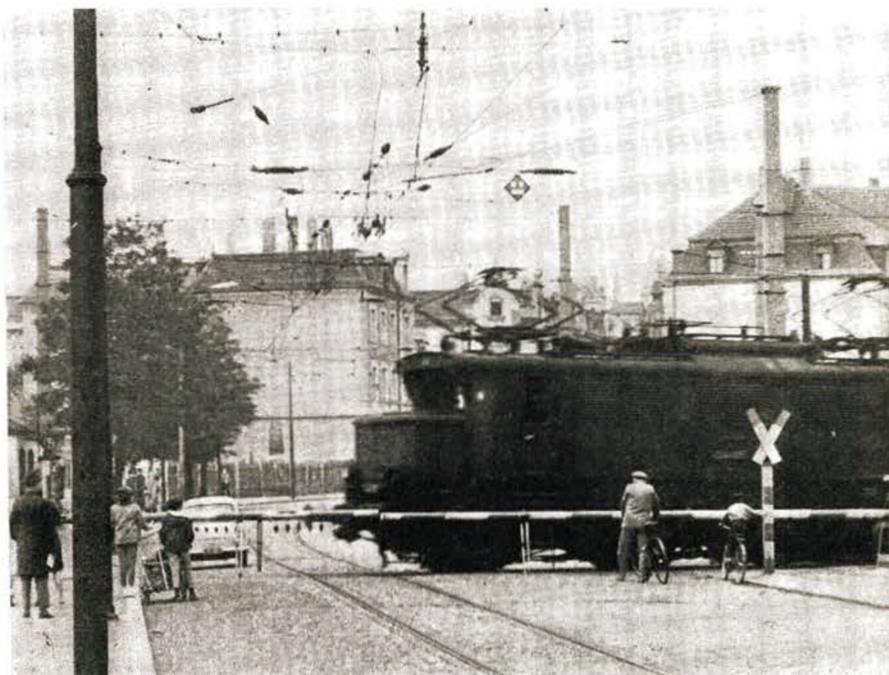
Zwei neue PIKO-Wagen



Noch vor der Frühjahrsmesse brachte der VEB Piko zwei neue Wagenmodelle der Ungarischen Staatsbahn (MAV) auf den Markt. Es sind dies ein vierachsiger Kesselwagen mit Bremserhaus in den Farben rotbraun-schwarz (ME 130-20) und ein Kühlwagen mit aufgesetztem Lattenrostdach (ME 144-20). Die Detaillierungen sind in der bekannten Piko-Qualität hervorragend nachgebildet.

Fotos: M. Gerlach

Eine ungewöhnliche Kreuzung



Diese nicht alltägliche Kreuzung zwischen einer elektrifizierten Eisenbahnstrecke und einer Straßenbahn ist in Markkleeberg (Leipzig) zu finden. Ungewöhnlich ist sie deshalb, weil solche Kreuzungen nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen nicht mehr angelegt werden dürfen (für bestehende Kreuzungen werden Veränderungen angestrebt) und weil diese Kreuzung wohl einmalig für die DDR, wenn nicht für alle Staaten Europas, sein dürfte.

Foto: W. Beurich, Berlin

Dipl.-Ing. OLAF HERFEN, Dresden

V 200 mit Schwung

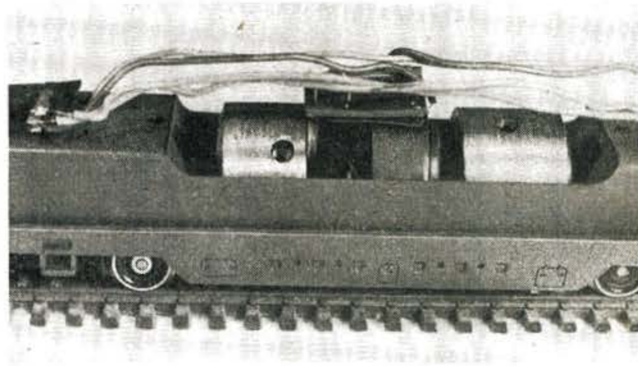


Bild 5 Motor mit Schwungmasse eingebaut
Foto: O. Herfen, Dresden

Es ist bereits eine alte Weisheit, daß die Laufgüte von Modelltriebfahrzeugen erheblich verbessert werden kann, wenn man die Masse der umlaufenden Antriebsteile vergrößert. Leider geht die Industrie so gut wie gar nicht auf diese Möglichkeit ein. (Lediglich der VT 135 von Piko hat durch seinen großen Anker eine geringe Schwungmasse.)
Die V 200 und der SVT 137 von Gützold sind durch ihre günstigen Platzverhältnisse für den Einbau einer Schwungmasse gut geeignet. Nachdem nun meine V 200 seit einer Weile mit Schwungmasse fährt, möchte ich hier den sehr einfachen Umbau beschreiben.
Wer selbst keine Möglichkeit hat, derartige Schwungmassen zu drehen, bekommt diese sicherlich von Herrn Klaus Zimmermann (s. Modelleisenbahner 12/63, Seite 337) angefertigt. Nachdem das Gehäuse vom Fahrgestell abgebaut sowie der Motor und die Drehgestelle ausgebaut sind, wird eine der beiden Schwungmassen nach Bild 1 auf die Kunststoffbuchse auf der Motorwelle aufgeschoben (Bild 2). Durch Zwischenlegen eines 0,8 mm dicken Bleches mit 2-mm-Schlitz ist zu vermeiden, daß die Kunststoffbuchse gegen das Ankerwellenlager geschoben wird. Danach wird der Motor leicht zwischen zwei Fingern gehalten und Spannung angelegt, damit der Anker mit der Schwungmasse umläuft. Dabei muß der Motor ruhig laufen ohne starke Schwingungen. Treten hierbei starke Schwingungen auf, so ist die Schwungmasse nochmal abzuziehen und etwas verdreht wieder aufzuschieben, bis ein ruhiger Lauf erreicht wird. Dasselbe erfolgt nun beim Anbringen der zweiten Schwungmasse auf der anderen Motorseite. Nachdem in das Fahrgestell entsprechend Bild 3 die 2,1-ø-Bohrungen für die Ballastbefestigung eingebracht sind, kann der Motor wieder eingebaut werden. Die Ballaststücke werden nach Bild 4 ausgesägt und die M-2-Gewindelöcher gebohrt. Nach Anschrauben der Ballaststücke mit zwei Schrauben M 2 × 6 werden die Drehgestelle eingebaut, und die erste Probefahrt kann beginnen. Beim Zusammenbau der Lok ist darauf zu achten, daß die in der Lok liegenden Kabel nicht an den Schwungmassen schleifen. Die so umgebaute V 200 fährt sehr weich an und rollt nach Abschalten der Spannung bei voller Geschwindigkeit noch etwa 520 mm bis zum Stillstand. Wer auf Grund beengter Platzverhältnisse keine so großen Unterbrecherstrecken vor den Signalen anlegen kann, sollte die Schwungmassen im Durchmesser oder in der Länge etwas kleiner wählen, da dadurch der Auslauf verkürzt wird. Verblüffend ist der ruhige und gleichmäßige Lauf auch mit Rangiergeschwindigkeit über Weichenstraßen und selbst auf stark verstaubten Gleisen, da kleine Kontaktunterbrechungen überrollt werden.

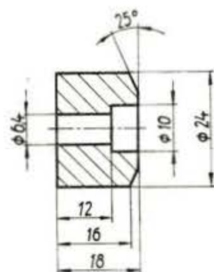


Bild 1 Schwungmasse für Lok V 200

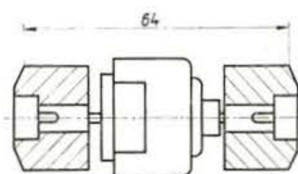


Bild 2 Einbau der Schwungmasse auf der Motorwelle

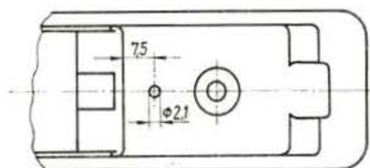
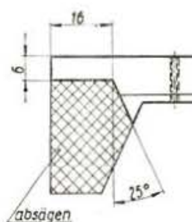


Bild 3 Befestigungsbohrung für Ballaststücke



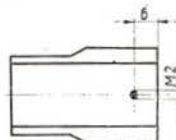


Bild 4 Ballaststücke für V 200

RUDOLF JÄGER, Liberec (ČSSR)

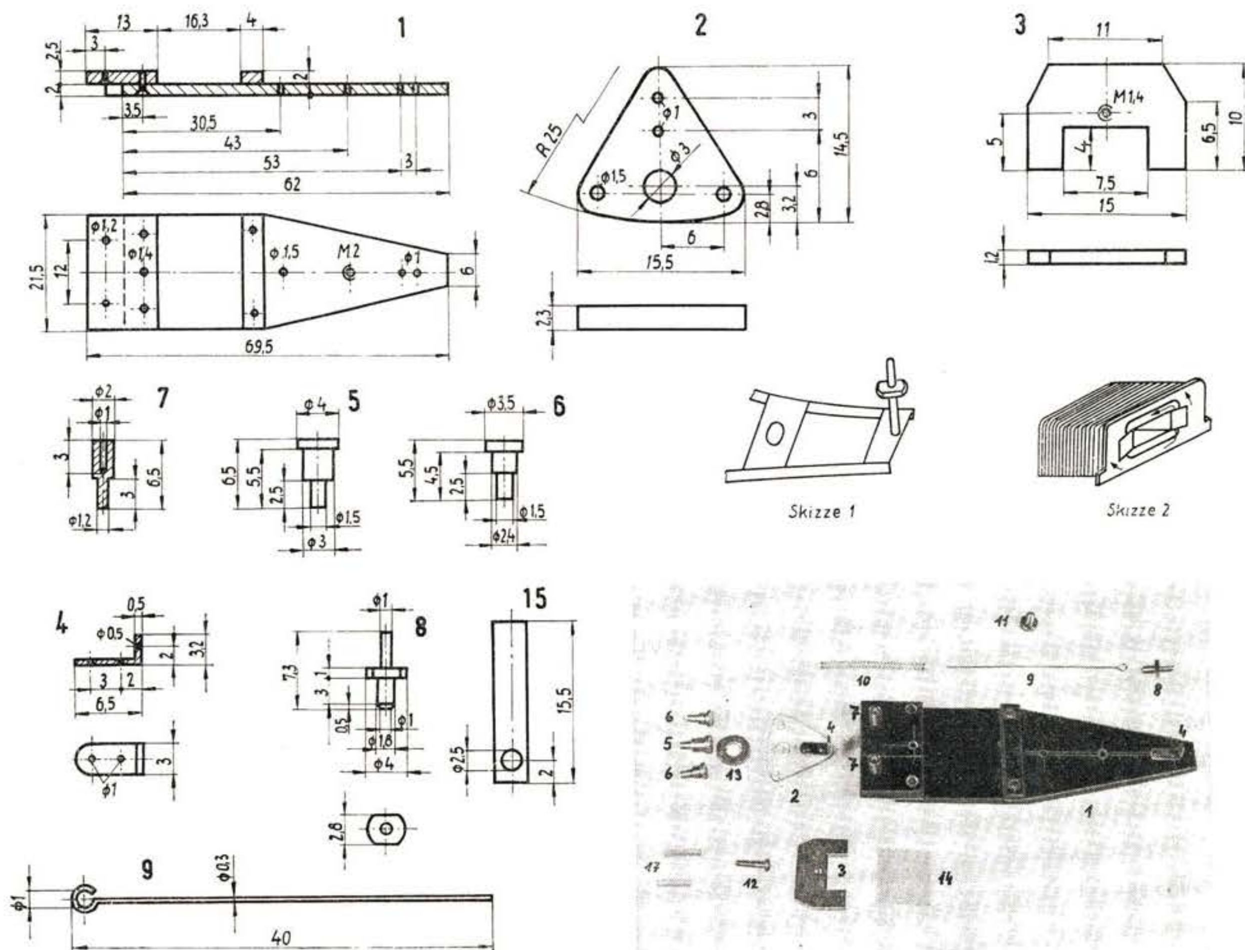
Zeuke-TT-Weiche mit Unterflurantrieb

Der Antrieb einer Zeuke-Weiche wird vorsichtig demontiert. Dabei müssen die Anschlußdrähte der Spulen abgelötet werden. Danach wird die Grundplatte des Antriebs 4 mm weit vom Schienenfuß abgesägt. Aus dem 4 mm breiten Rest – parallel dem geraden Schienenstrang – werden nun die überstehenden Schwellen ausgesägt. Dann löst man vorsichtig das Herzstück und nimmt die Weichenzungen heraus. Von den Weichenzungen wird der Rest der Stellschwelle durch Wegbohren des Hohlnietes im mittleren Weichenzungensteg entfernt. In den Verbindungssteg an dem Ende der Weichenzungen wird ein Loch von 1 mm ⌀ gebohrt, dessen Mitte 1,2 mm von der äußeren Kante des Steges liegt. Darin wird der Stellstift [8] eingenietet (siehe Skizze). Nun legen wir die Weichenzungen zurück in die Weiche, halten sie in der Lage für die gerade Strecke fest, und mittels einer Reißnadel markieren wir das Loch in dem Weichenzungensteg, in dem die Stellschwelle befestigt war, auf die Kunststoffunterlage der Weiche. An dieser Stelle wird ein Loch von 2 mm ⌀ gebohrt, und das Loch im Weichenzungensteg wird dann auf 3 mm ⌀ erweitert. Nun kann die M-2-Schraube [11] von oben in das 2-mm-Loch eingelegt und die Weichenzungen endgültig eingesetzt werden. Vom Magnetkern werden die beiden schmalen Enden abgesägt und 2 mm vom Ende in diese zwei so entstandenen Magnetkerne je ein Loch von 2,5 mm ⌀ gebohrt. An den Spulen wird das innere Ende der Wicklung blankgeputzt, dann werden die zwei kleinen Blechwinkel, die aus dem Inneren der Spule herausragen, etwas geradegebogen, der Draht um diese, soweit er reicht, herumgewickelt und die Blechstreifchen zurückgebogen (Bild 2). Das Isolierstück [14] wird an der Weiche von unten über die mittleren Befestigungsklammern des Herzstücks geklebt. Die Grundplatte [1] ist aus Pertinax zusammengesetzt. Sie kann entweder genietet oder geklebt werden. Die in der Stückliste mit „H" gekennzeichneten Teile sind handelsüblich, die mit „W" gekennzeichneten sind der Weiche zu entnehmen.

Die Stellfederhalter [4] werden mittels 1-mm-Nieten an die Grundplatte [1] und an die Stellwippe [2] genietet. An die Stellwippe [2] werden mit den Zapfen [6] die zwei Magnetkerne [15] genietet. Sie müssen soviel Spielraum haben, daß später die Spulen eingelegt werden können. Danach wird die komplette Stellwippe an die Grundplatte [1] mit dem Zapfen [5] befestigt. Die Scheibe [13] wird zwischen Stellwippe und Grundplatte gelegt. Die Wippe muß um diesen Zapfen leicht drehbar sein. Nun sind noch die beiden Lötnieten [7] in das erhöhte Plättchen der Grundplatte einzunieten.

Im weiteren Arbeitsgang werden die Spulen auf die Magnetkerne aufgeschoben, in die Grundplatte eingesetzt und mit dem Spulenhalter [3] mittels Schraube [12] befestigt. Die beiden übrigen Drahtenden der Spulen werden nach dem Aufschieben der Isolierschläuche [17] an die Lötnieten [7] gelötet. Der Masseanschluß wird an den Spulenhalter [3] gelötet (da wir ja die Wicklungen schon vorher an dem Ms-Spulenkörper „geerdet" haben). Jetzt kann der Antrieb mit der in das Schwellenband schon vorher gesteckten Schraube M 2 [11] festgeschraubt werden.

Die letzte „Knobelei" ist das Einlegen der Stellfeder [9].



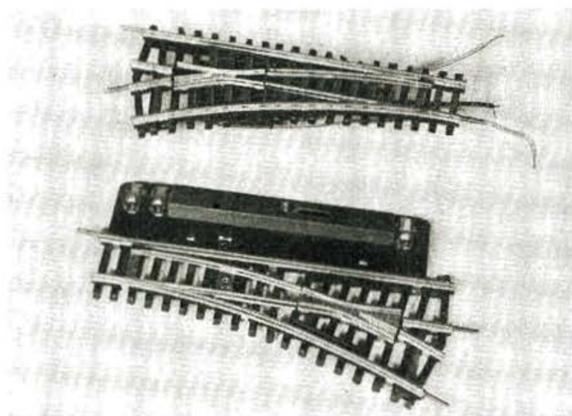


Bild 1 Zeuke-TT-Weichen mit Unterflurantrieb (oben) und mit handelsüblichem Antrieb (unten)

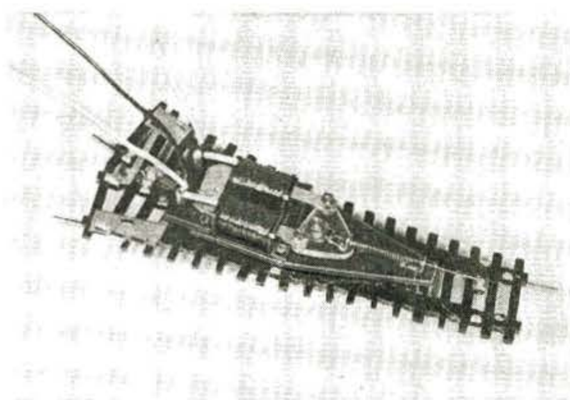


Bild 2 Der fertige Unterflurantrieb

Fotos: Kouba, ČSSR

Diese wird in den Stellfederhalter an der Grundplatte eingeschoben, dann wird auf das überstehende Ende die Arretierungsfeder [10] aufgesteckt, etwas zusammengedrückt, und nun erst wird die Stellfeder in den Stellfederhalter an der Stellwippe eingeschoben. Die Öse der Stellfeder wird auf den Stellstift [8] gesetzt. Durch ein Drehen um die Befestigungsschraube [11] wird dann die richtige Lage des Antriebs nachgestellt.

Stückliste

Nr.	Stück	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
17	2	Isolierschlauch	W	8 lg.
16	2	Magnetspule	W	16,3 × 11 × 7,5
15	2	Magnetkern	W	15,5 × 3,5 × 1,5
14	1	Isolation für Herzstück	W	10 × 12
13	1	Scheibe	H	M 3 (Ø 3,2)
12	1	Schraube für Spulenhalter	H	M 1,4 × 7
11	1	Befestigungsschraube	H	M 2 × 3,5
10	1	Arretierungsfeder	Federstahldraht	Ø 0,15 / Ø 2,5 × 22
9	1	Stellfeder	Federstahldraht	Ø 0,3 × 50
8	1	Stellstift	Ms	Ø 4 × 8
7	2	Lötnieten der Zuleitung	Ms	Ø 2 × 10
6	2	Zapfen der Magnetkerne	Ms, Stahl	Ø 4 × 10
5	1	Zapfen der Stellwippe	Ms, Stahl	Ø 4 × 10
4	2	Stellfederhalter	Ms, Stahl	3,5 × 10 × 0,5
3	1	Spulenhalter	Ms	15,5 × 10,5 × 1,2
2	1	Stellwippe	Plexiglas	15 × 16 × 2,3
1	1	Grundplatte	Pertinax	22 × 76 × 2 22 × 14 × 2,5

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

Reisezugwagen der früheren Sächsischen Staatsbahn in der Nenngröße H0

Пассажирские вагоны прежней саксонской Гос. Жел. Дор.

Passenger Coaches of Former Saxonian State's Railways

Voitures de voyageurs de C. F. de Saxe d'autrefois

Vor etwa 6 Jahren wurden in unserer Zeitschrift mehrere Baupläne von Reisezugwagen der früheren Preußischen Staatsbahn gebracht. Aber von typischen sächsischen Wagen wurden noch keine Zeichnungen veröffentlicht, obwohl doch die Sächsische Staatsbahn nach der Preußischen Staatsbahn die größte Bahnverwaltung auf dem Gebiet der heutigen DDR war.

Der dargestellte C 3 Sa 91 ist ein Vertreter der Reisezugwagen, wie sie um die Jahrhundertwende auf den Strecken verkehrten. Sie sind im allgemeinen länger als entsprechende preußische Fahrzeuge, und auch der Achsstand ist größer. Das flache Dach ist ohne Oberlichtaufbau, und beim Bremserhaus bemerken wir die besondere Türform mit der oberen schrägen Ecke.

In dem C tr Sa 16/32 erkennen wir einen echten „Sachsen". Kennzeichnend für diese Typen, die in der Zeit um den ersten Weltkrieg gebaut wurden, sind vor allem die offenen Bremserbühnen an einem Wagenende, die keinen Zugang vom Wageninnern haben. Auch das gewölbte Tonnendach ist für diese Wagengattung kennzeichnend. Die Belichtung der Abteile war durch je zwei weitere Fenster außer den Türfenstern verbessert worden. 1932 wurden diese Wagen umgebaut und eine Hälfte für Traglasten eingerichtet.

Die drei Wagen Citr Sa 98, Citr Pw Sa 98 und Ctr Post Sa 98 verkehrten in erster Linie auf Nebenbahnen. Mit den beiden offenen Einstiegbühnen und dem gewölbten Tonnendach weisen sie äußerlich keine besonderen Merkmale auf. Jedoch ist die Sitzplatzanordnung mit den vier Längsbänken bemerkenswert. Diese drei Typen allein oder in Verbindung mit dem Pwg Sa 92 ergeben einen Nebenbahnzug aus der Zeit um die Jahrhundertwende.

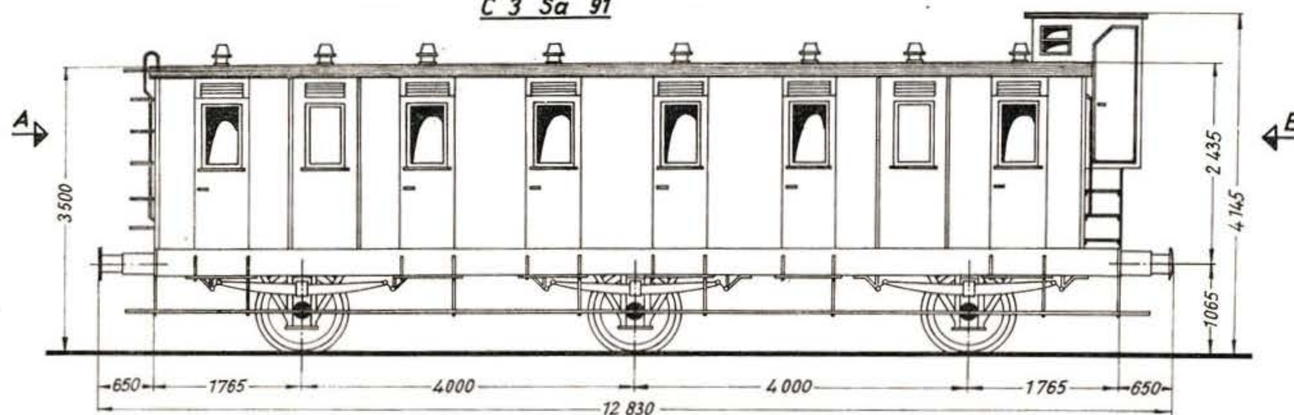
Der Pw Sa 10 paßt gut zu den beiden erstgenannten Reisezugwagen. Hier fällt uns die eigenartige Dachform des Zugführerabteils und dessen innenliegende Einstiegtür auf.

Die eigenartige Dachform des Zugführerabteils finden wir bei fast allen sächsischen Gepäckwagen; so auch bei dem Pwg Sa 92. Er unterscheidet sich von dem Pw Sa 10 fast nur durch seine geringere Länge.

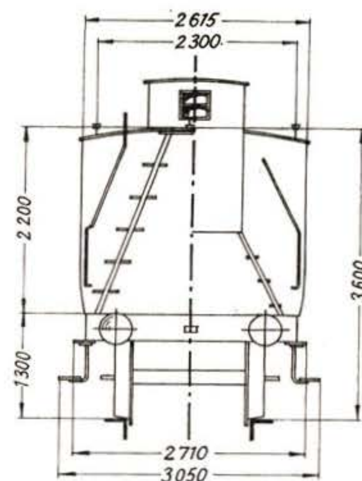
Zum Bau der Fahrzeuge ist nicht viel zu sagen. Alle Maße können von den Zeichnungen abgegriffen werden. Man kann die Wagen in Papp-, Holz-, Blech- oder auch in gemischter Bauweise herstellen. Ihr Nachbau wird auch weniger geübten Modelleisenbahnern gelingen. Die Farbgebung erfolgt wie üblich: Dach grau, Wagenkasten grün, Untergestell schwarz.

In Verbindung mit der Gützold-BR 75^5 werden diese Fahrzeuge einen echten „Sachsenzug" abgeben.

Reisezugwagen der fr. Gattung
C 3 Sa 91

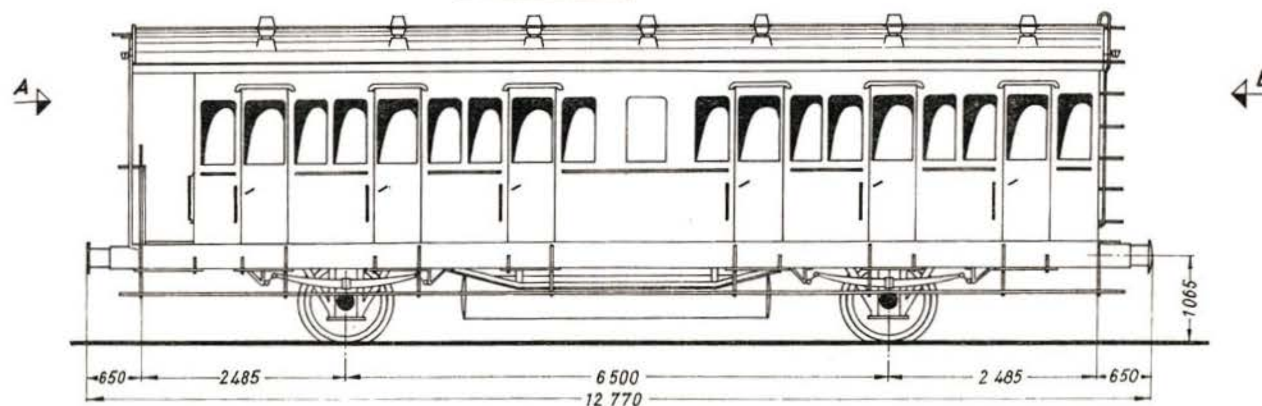


Seitenansicht

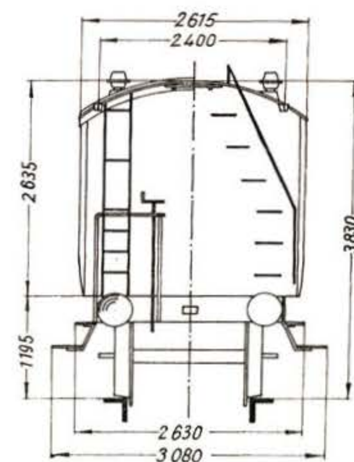


Ansicht A Ansicht B

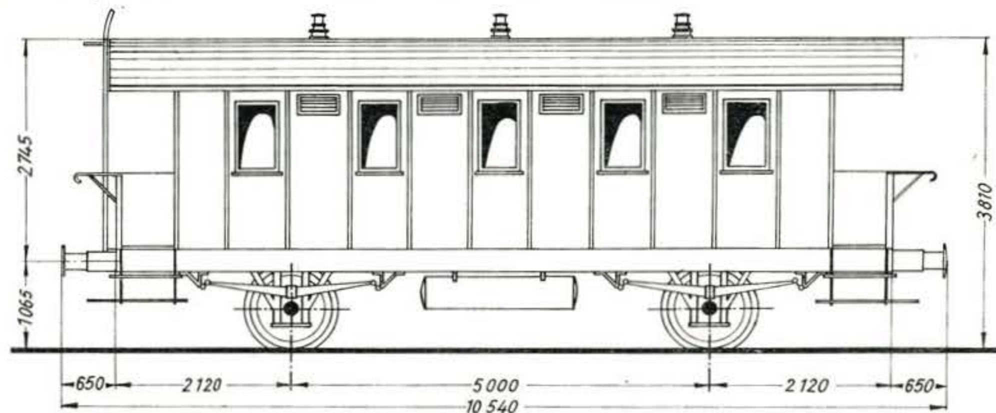
Reisezugwagen der fr. Gattung
C tr Sa 16/32



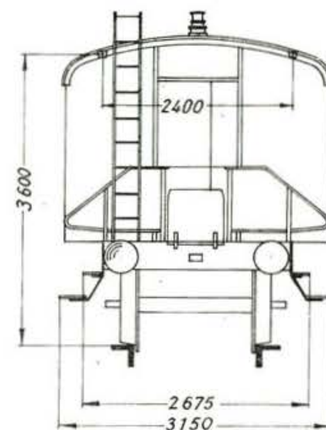
Seitenansicht



Ansicht A Ansicht B



Seitenansicht Wagen A und B

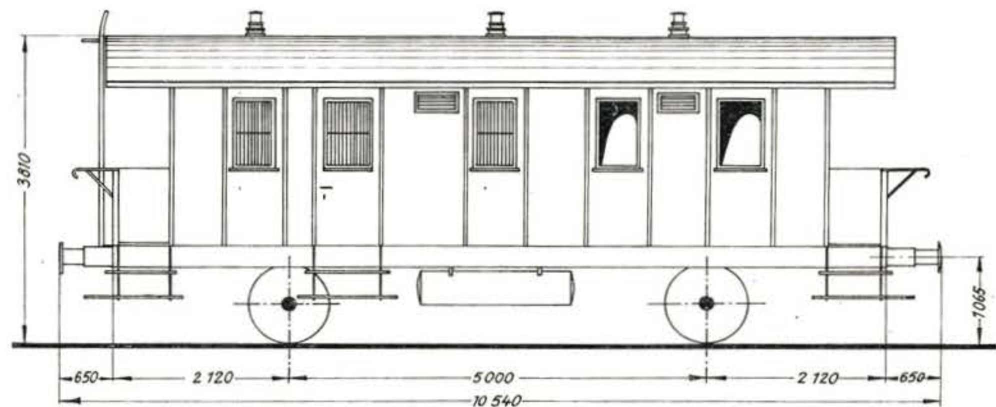


Stirnansichten

Wagen A = Citr Sa 98

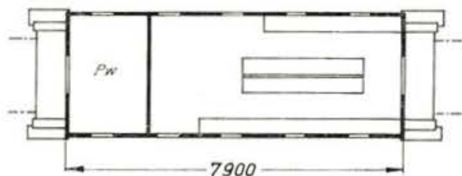
Wagen B = Citr Pw Sa 98/33

Wagen C = Ctr Post Sa 98 a



Seitenansicht Wagen C





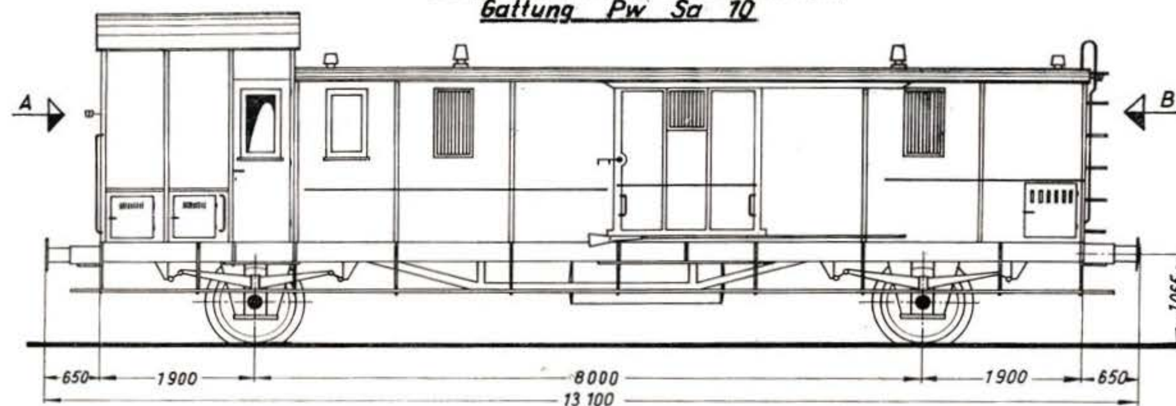
Grundrisse Wagen A und B M. 1:2

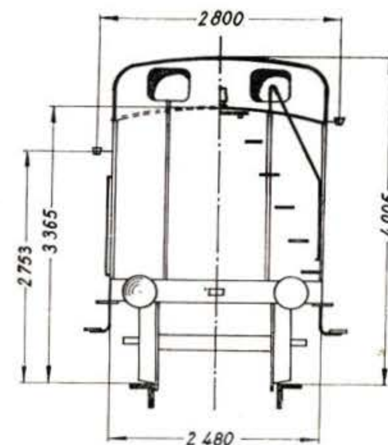


Grundriß Wagen C M. 1:2

1963	Datum	Name		Günter Fromm Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Nenngr. HO
Gezeichn.	12. März	Frank			
Geprüft	16. März	[signature]			
Maßstab 1:1 1:2	Reisezugwagen der fr. Gattungen Citr Sa 98, Citr Pw Sa 98, Ctr Post Sa 98			Zeichnungs-Nr.	

Reisezugpackwagen der früheren Gattung Pw Sa 10

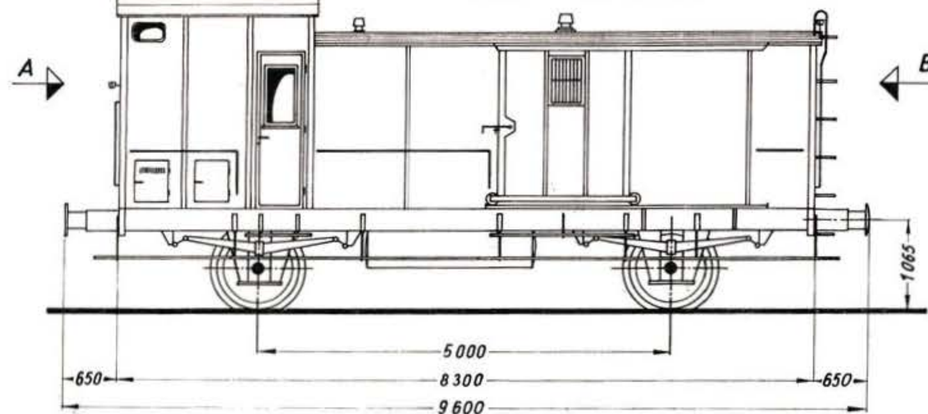


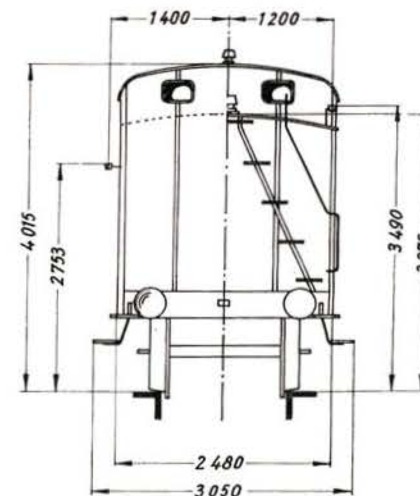


Seitenansicht

Ansicht A Ansicht B

Güterzugpackwagen der früheren Gattung Pwg Sa 92

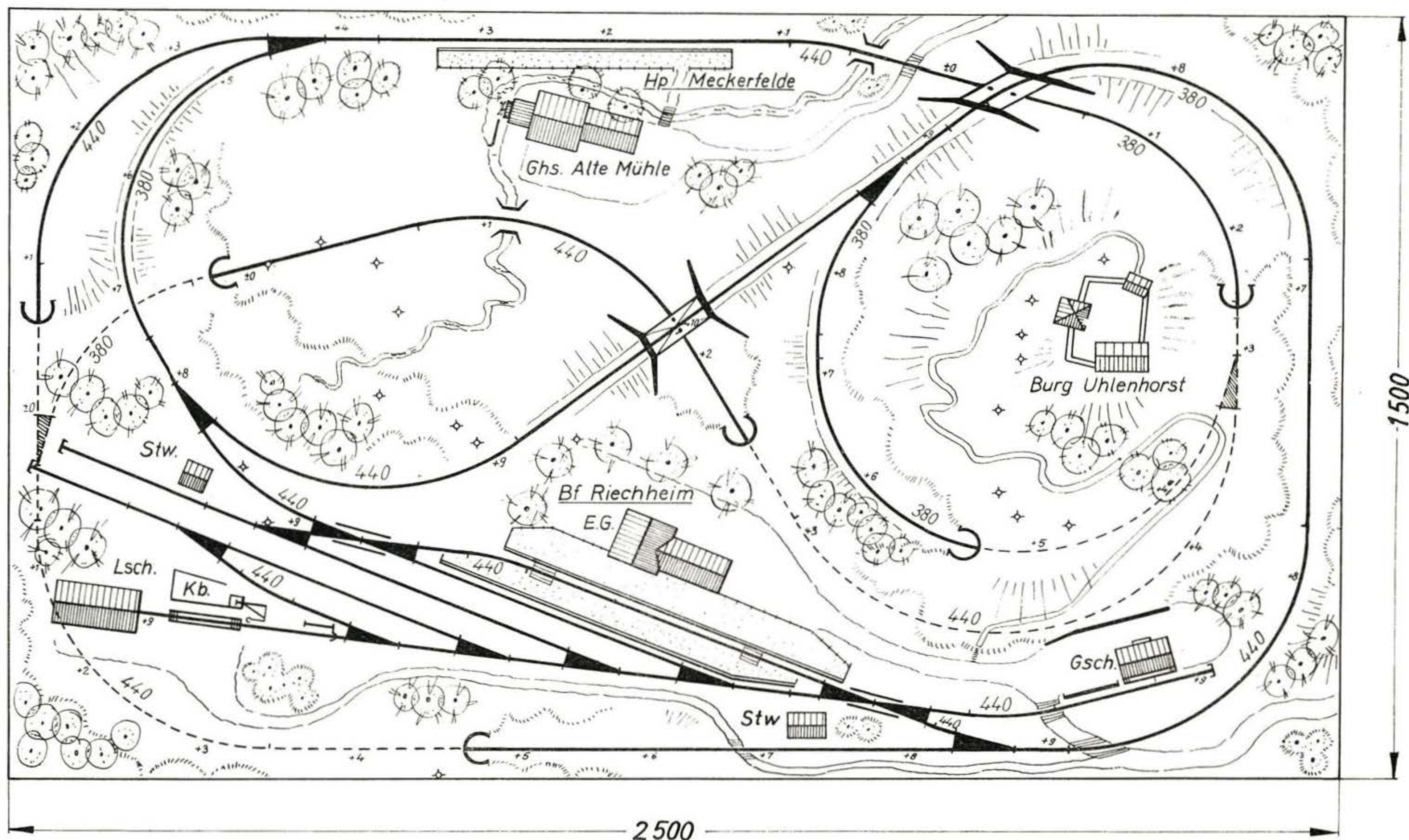




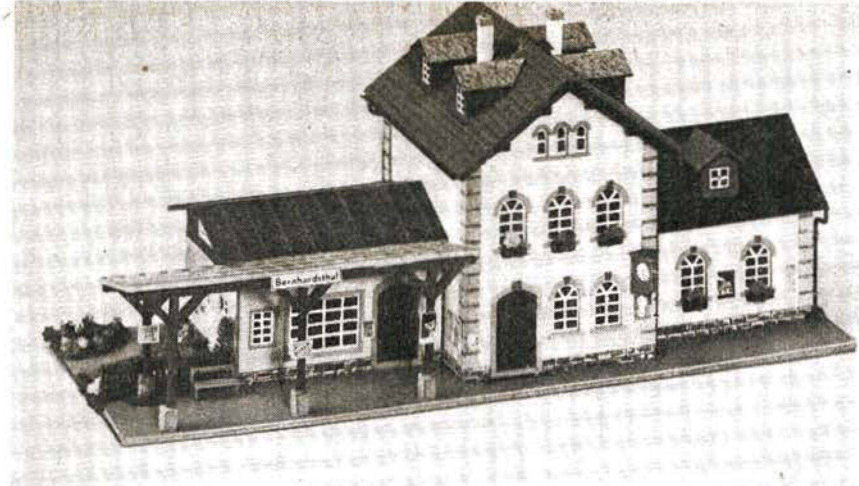
Seitenansicht

Ansicht A Ansicht B

GLEISPLAN DES MONATS (H0)



Von Riechheim nach Meckerfelde M. 1 : 10 $r = 380$, $r_1 = 440$



1

Fotos: Werkfoto Auhagen

Auhagen-Neuheiten von der Frühjahrsmesse

Die Firma H. Auhagen KG, Marienberg (Sachsen), übersandte uns freundlicherweise schon kurz vor der Messe Fotografien ihrer Neuentwicklungen zur Leipziger Frühjahrsmesse 1964. Wir können daher bereits vor unserem Messebericht — der im nächsten Heft folgt — die neuen Gebäude vorstellen. Es wäre wünschenswert, wenn zukünftig auch andere Hersteller an die rechtzeitige Publikation ihrer Erzeugnisse denken würden und der Redaktion möglichst sieben Wochen vor Eröffnung der Messe ihre Neuheiten in Wort und Bild bekanntgäben.

Die neuen Artikel der Firma H. Auhagen KG sollen im zweiten Halbjahr 1964 erscheinen. Die Preise werden das bisherige Preisniveau der Auhagen-Baukästen nicht überschreiten.

Bild 1 Bahnhof Bernhardsthal
Bild 2 Gärtnerei mit Blumenhaus „Flora“
Bild 3 Tankstelle mit Kfz-Reparaturwerkstatt
Bild 4 zwei Häuser am Wald
Bild 5 Bekohlungsanlage mit Wasserturm und -kran.



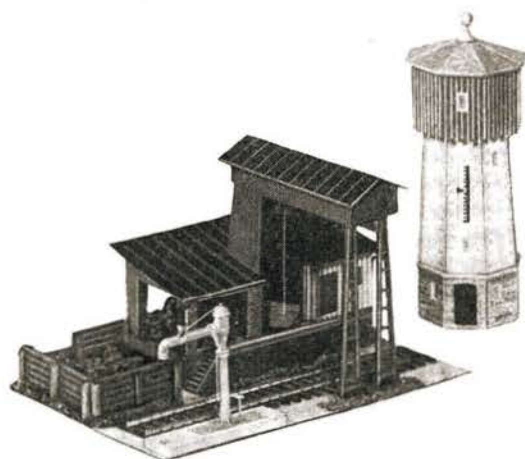
2



3



4

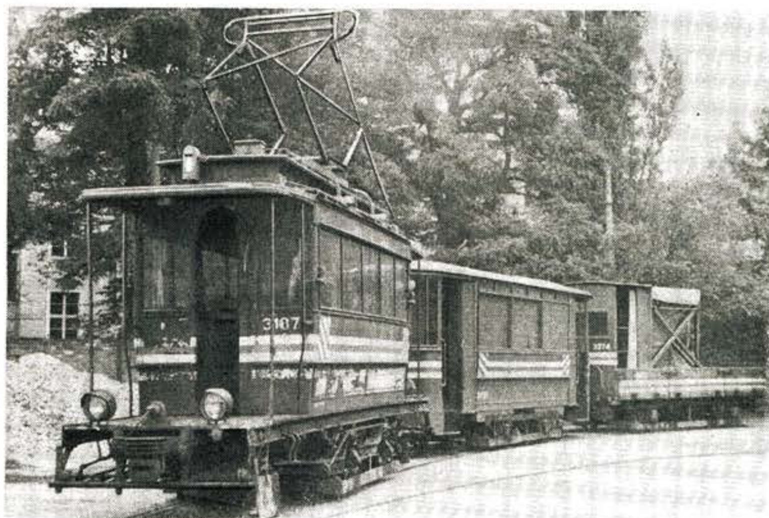


• daß die Strecken Moskau — Kirow — Swerdlowsk (1750 km) und Donbas — Cop (1700 km) zur Zeit mit 25 kV/50 Hz elektrifiziert und bis 1966 in Betrieb genommen werden?

• daß das Justizministerium der USA Klage gegen die General Motors eingereicht hat? General Motors stellt 80% aller USA-Dieselloks her und soll Bahngesellschaften zum Bezug ihrer Produkte gezwungen haben.

• daß die längsten Lokdurchläufe in Europa vor dem gleichen Zug bei den regelmäßigen Agenturzügen Hannover — Salzburg (814 km) vorkommen?

• daß die rumänische Waggonfabrik in Arad 200 Spezialwagen für Zement nach Indonesien lieferte?



Bis jetzt noch drei „Kostbarkeiten" für den Eisenbahnfreund sind die hier abgebildeten Fahrzeuge der Dresdner Verkehrsbetriebe: ein als Schneepflug einzusetzender Triebwagen mit angehängtem Salzstreuwagen und Sandstreuwagen.

Foto: G. Sonntag, Dresden

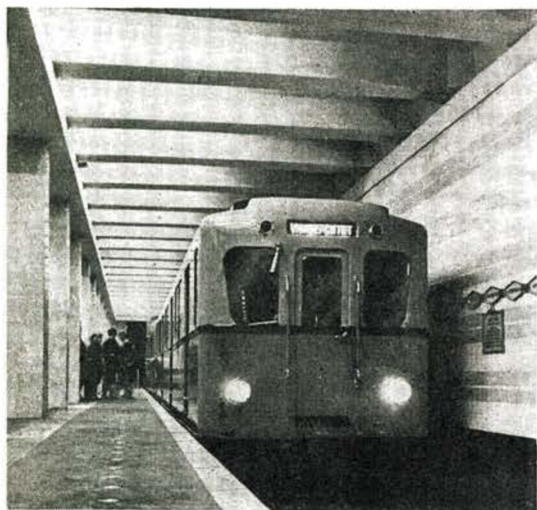
WISSEN SIE SCHON . . .

• daß die Indian Railways das größte Streckennetz Asiens und das viertgrößte der Welt betreiben? Außerdem handelt es sich nach den Bahnen der Sowjetunion um die zweitgrößte Staatsbahn der Welt.

• daß in der Schweiz seit der Einführung der Getreidesilowagen der Tunnelmäusebestand rückläufig ist? Bei der Beförderung in K-Wagen drangen stets genügend Körner durch die Ritzen.

• daß die Susquehanna Railway in New Jersey ihren 200 Berufspendlern je 1000 Dollar für den Verzicht auf die weitere Bahnbeförderung, die der Gesellschaft große Verluste bringt, angeboten hat? Da sich nur vier Abonnenten mit dem Vorschlag befreunden konnten, bleibt der Betrieb aufrechterhalten und wird modernisiert.

• daß am 30. Dezember 1963 bei der Moskauer Untergrundbahn die neue 4,8 km lange Strecke „Universität — Südwest" eröffnet wurde? Die Gesamtlänge der gegenwärtig im Bau befindlichen Strecken beträgt etwa 30 km. Unser Bild zeigt einen Zug auf der Station „Prospekt Wernadskogo". Foto: Zentralbild



HEINZ WEIGERT, Leipzig

Zum Thema Modellzeit

Ein großer Teil der Modellbaufreunde legt auch Wert auf einen möglichst modellgerechten Fahrbetrieb. Wenn man den Fahrbetrieb auf das Verhältnis 1 : 87 übertragen will, so ist das ziemlich aussichtslos. Ich habe dennoch versucht, einen passenden Minutenfaktor zu verwenden. Das beste Ergebnis kam bei 1 : 8 zustande. Das heißt, wenn ein Zug der Deutschen Reichsbahn eine Strecke zwischen zwei Bahnhöfen in 16 Minuten zurücklegt, so wird er auf unserer Modellbahnanlage 2 Minuten benötigen, und das ist auf einer mittleren Anlage durchaus real. Anders verhält es sich mit den Aufenthaltszeiten auf den Bahnhöfen. Hier muß man mit dem Verhältnis 1 : 1 oder 1 : 2 arbeiten, da P-Züge oft nur zum Aus- und Einsteigen halten oder nur 2 Minuten Aufenthalt haben.

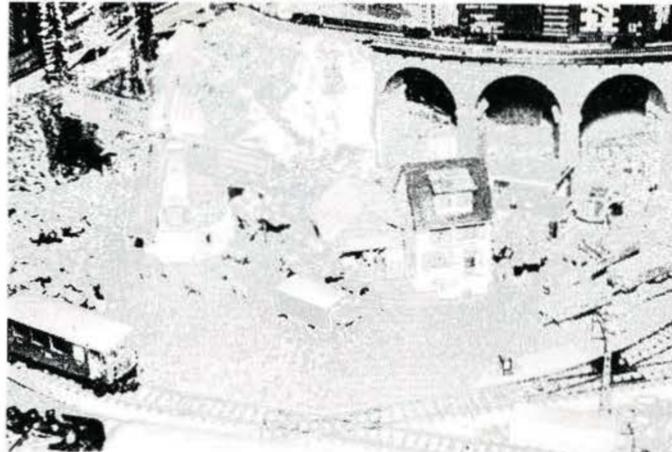
Bei Wendezügen, die längeren Aufenthalt haben, kann man wieder das Verhältnis 1 : 8 nehmen. Jeder Modellbahnfreund nimmt sich beim Bau der Anlage eine bestimmte Strecke als Vorbild. Wenn er dann modellgetreuen Betrieb aufnehmen will, stellt er fest, daß dieser Betrieb erheblich vom Vorbild abweicht. So ging es auch mir. Ich hatte für meine Anlage die Strecke Leipzig — Döbeln — Dresden als Vorbild genommen, eine eingleisige Hauptstrecke mit Personen- und Eilzugverkehr und starkem Güterverkehr zur Entlastung der Strecke Leipzig — Riesa — Dresden.

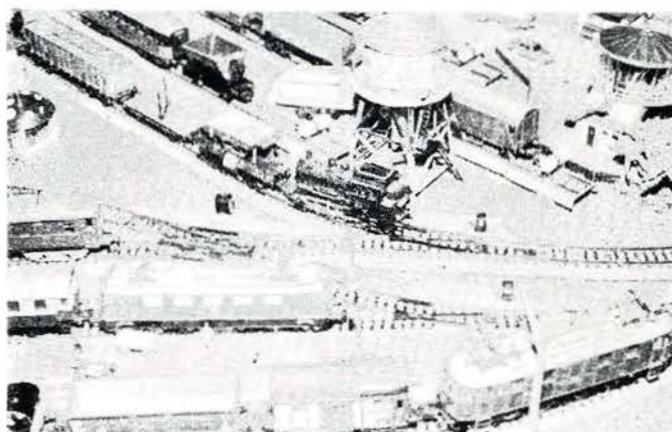
Als Durchgangsbahnhof hatte ich mir „Beucha" gewählt, da dort die Nebenstrecke zum Endbahnhof Trebsen abzweigt. Bei einer Überprüfung mußte ich feststellen, daß alles nicht modellgerecht war.

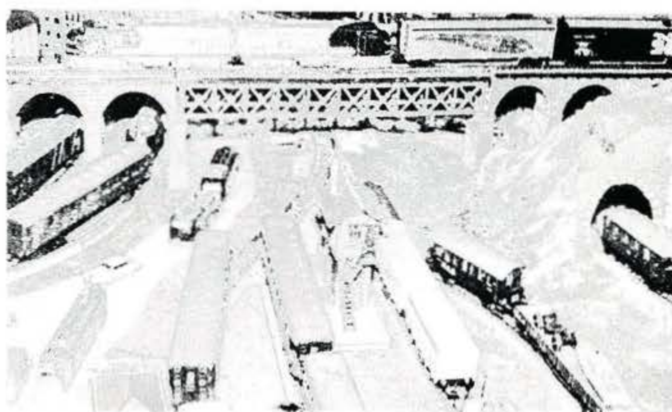
1. Die Eilzüge halten nicht in Beucha.
2. Die Züge von und nach Trebsen beginnen und enden in Leipzig; gehen also nicht von Beucha ab.
3. Die Landschaft entspricht nicht meiner Modell-Landschaft.

Aus diesem Grund nahm ich mir das Kursbuch vor und suchte. Dabei stellte ich fest, daß zahlreiche Strecken besser geeignet waren. Am besten eigneten sich die Hauptstrecke 201, Halle — Nordhausen — Ahrenshausen, und die Nebenstrecke 201 b, Berga — Stolberg (Harz). Als Durchgangsbahnhof ist Berga für die Modellbahnanlage sehr günstig, da hier die Eilzüge halten; außerdem beginnt und endet hier die Strecke Berga — Stolberg. Von Berga nach Nordhausen fahren die E-Züge beim Vorbild etwa 20 Minuten, nach Sangerhausen ebenfalls etwa 20 Minuten, nach Stolberg etwa 40 Minuten. Alle drei Zeiten lassen sich gut in die Modellzeit 1 : 8 umsetzen. Außerdem ist beim Vorbild ein vielseitiger Verkehrsablauf: Berufsverkehr, Eilzugverkehr, Pendelzug- und Güterverkehr. Und was noch wichtig ist: Diese Strecken entsprechen den Verhältnissen auf den meisten Modellbahnanlagen. Berga liegt im Flachland wie die meisten Modellbahnhöfe. Stolberg aber liegt im Südharz, mitten im Mittelgebirge, wie der Endbahnhof auf den meisten Anlagen. Im übrigen ist der Endbahnhof Stolberg ein Idealfall. Seine Anlage der Gleise und seine Gebäude sind „Perlen" für eine Modellbahn. Ein Wochenendausflug nach Stolberg wäre für manchen Modellbahnfreund sehr interessant, da die Streckenführung Berga — Stolberg alles „drin" hat, was der Modelleisenbahner sich wünscht.

Ein Schüler aus Hessen

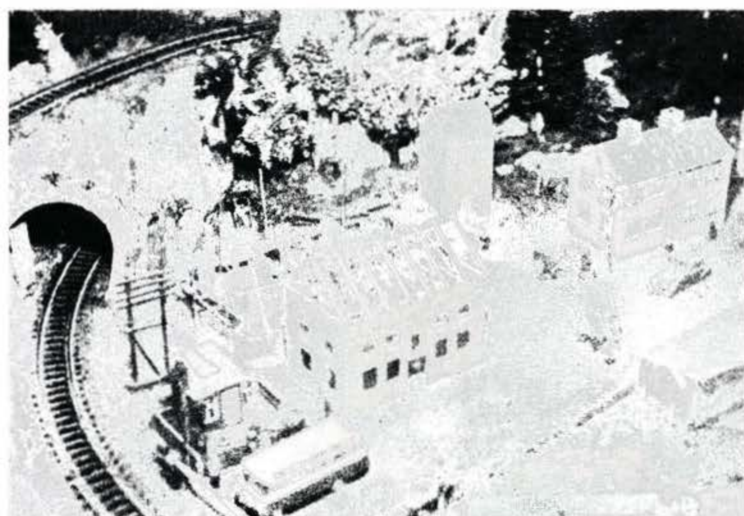






... übersandte uns diese Bilder seiner 2,50 × 1,70 m großen H0-Anlage, die auf drei Böcken ruht und das ganze Jahr in seinem Zimmer steht. Motiv der Anlage ist eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenstrecke, an einer großen Stadt gelegen. Außerdem ist noch eine eingleisige als doppelte Kehrschleife ausgebildete Querstrecke eingebaut, auf der auch D-Züge verkehren können. Auf der Nebenstrecke erfolgt ein vereinfachter Betrieb. Das rollende Material besteht aus Industrie-Produkten. Insgesamt sind neun Lokomotiven eingesetzt, und zwar: BR 89, BR 24 (mit einem Dampfentwickler), eine C-Industrielok, BR 42, zwei Stück V 200, E 18, E 41 und eine Doppellok Typ F 7 der Santa Fe Railroad. Der Wagenpark besteht aus 26 Güterwagen, 9 Personenwagen, mehreren Gepäckwagen und verschiedenen anderen Wagen, die von Märklin, Piko, Liliput, Gebert, Herr, Dietzel, Ehlcke und Schicht stammen. Auf jedem Bahnhofsgleis mit Ausnahme des Nebengleises kann ein D-Zug mit mindestens vier Wagen stehen. Die Gebäude sind teilweise nach eigenen Ideen gebaut, ein großer Teil entstand jedoch aus Industrie-Bausätzen.

Fotos: H. W. Heinrich, Sprendlingen (Hessen)



Bahnhof „Spielhausen" entdeckte unser Leser E. Klotz aus Harzgerode mit seinen Kindern bei einer Wanderung durch den Harz. Als leidenschaftlicher Foto-Amateur (und wahrscheinlich auch Modelleisenbahner!) hielt er Bahnhof und Umgebung auf seinem Film fest.

Foto: E. Klotz

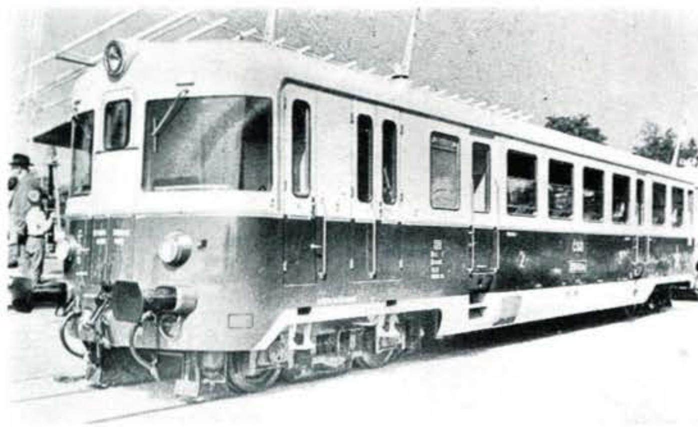




Im Dezember 1963 traf, aus den Rigaer Waggonbauwerken kommend, der neue Dieseltriebzug „Baltika" ein. Er wird jetzt einer eingehenden Erprobung unterzogen. Der Zug ist in heller kirschroter Farbe gehalten, er besteht aus vier Wagen und entwickelt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Foto: Zentralbild/TASS





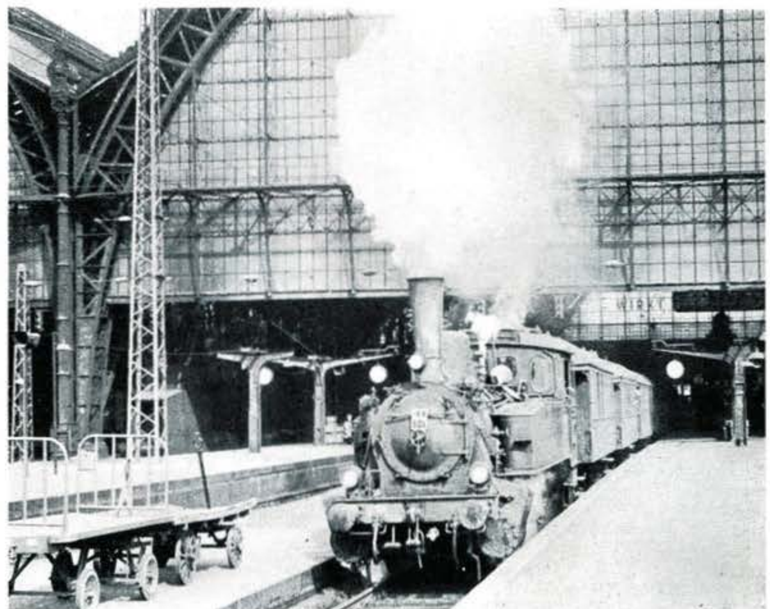
Auf der letzten Messe in Brno wurde dieser für die tschechoslowakische Staatsbahn (ČSD) gebaute vierachsige Triebwagen der Baureihe M 240.o gezeigt. Der Wagen ist zur Beförderung von Personen und Gepäck auf Nebenbahnen bestimmt.

Foto: P. Kuhl, Berlin

Die inzwischen abgestellte C1n2-Lokomotive Nr. 44 der Kleinbahn Frankfurt–Königstein verläßt den Hauptbahnhof Frankfurt/Main.

Foto: K. Eckert, Frankfurt/Main





FÜR
UNSER
LOKARCHIV



Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Dieselhydraulische Lokomotive V100 für die DR

Гидравлическии тепловоз серии V-100» для Германской Гос. Жел. Дор. (ДР)

Dieselhydraulic Locomotive "V-100" for the German State's Railway (DR)

Locomotive hydraulique à Diesel «V-100» pour le C. F. allemand (DR)

Eine Neuentwicklung stellte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse vor: die dieselhydraulische Lokomotive V 100 B'B', die zum Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn gehört und für den schweren Rangierdienst, den Nahgüterzug- und Zubringerdienst, universell auch im Nebenbahndienst zum Einsatz kommen wird. Für den Streckendienst ist sie mit der Geschwindigkeit V max = 100 km/h ausgelegt, für den Rangierdienst mit V max = 65 km/h. Ihrem Einsatzzweck entsprechend wurde sie als Drehgestell-Lokomotive entwickelt und hat Gelenkwellenantrieb und ein Mittelführerhaus. Damit ist zu den bereits im Einsatz befindlichen Neubaudieselloks der DR – der V 15 B, V 60 D und V 180 B'B' – die noch bestehende Lücke für den Ersatz der Dampflokbaureihen 38^{2-3}, 38^{10-40}, 55^{16-22}, 56^{20} und 78^{0-5} geschlossen worden.

Indem wichtige Erkenntnisse und bereits im Einsatz bewährte Bauteile und Aggregate von Neubaudieselloks übernommen wurden, sind alle Möglichkeiten der Standardisierung ausgeschöpft. Es gelang neben einem großen Teil der elektrischen Ausrüstung den Dieselmotor, die Heizkesselanlage, die Kühlanlage, die Lichtanlaßmaschine, den Lüftergenerator und den Luftverdichter in bereits bekannter Ausführung zu installieren.

Der Dieselmotor

Der 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor der Type 12 KVD 21 A des VEB Dieselmotorenwerk Johannisthal mit seiner Dauerleistung von 900 PS ist verwendet worden. Dieser schnellaufende Motor mit der Drehzahl von 1500 U/min arbeitet nach dem Vorkammerverfahren und wird mit Abgasturbolader aufgeladen. Er ist in Höhe der Kurbelwellenmitte auf dem Motortragrahmen befestigt und zur Verminderung der Körperschallübertragung und der Stoßdämpfung über vier Gummifederelemente abgestützt.

Mit einer Lichtanlaßmaschine wird der Motor elektromotorisch angelassen, wobei die Maschine nach dem Startvorgang automatisch als Generator geschaltet wird und die elektrischen Geräte und Maschinen mit Strom versorgt.

Durch Schlitze in den Türen des mittleren Vorbaus wird die notwendige Verbrennungsluft angesaugt und über auswechselbare Plattenfilter und Ansaugschächte zum Abgasturbolader geleitet.

Die Kraftübertragung

Über eine drehelastische Gummikupplung und eine Gelenkwelle wird das vom Dieselmotor abgegebene Drehmoment auf das Strömungsgetriebe übertragen. Es handelt sich hier um ein neuentwickeltes Dreiwandler-Getriebe mit eingebautem Wende- und Stufengetriebe aus dem VEB Turbinenfabrik Dresden. Durch ein automatisches Steuersystem wird je nach Fahrgeschwindigkeit und Leistungsabgabe des Motors derjenige von den drei Drehmomentenwandlern geschaltet, der die günstigste Kraftübertragung hat. Beim Umschalten auf einen anderen Gang wird der Kraftfluß nicht unterbrochen, er verläuft in der Folge über Gelenkwellen auf die innen- und außenliegenden Achsgetriebe weiter.

Die Kühlanlage

Sie wurde im vorderen Vorbau als Seitenkühler ausgeführt mit je sieben Kühlelementen. Zwei Lüfter mit Leitapparat erzeugen den notwendigen Luftdurchlauf, der je nach Kühlwassertemperatur notwendig ist. Motorschmieröl und Getriebeöl werden im Wärmetauscher durch das Wasser des Kühlkreislaufs rückgekühlt.

Die Kraftstoffanlage

Zwischen den Drehgestellen hängen am Lokotivrahmen zwei Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 2600 l. Sie haben auf jeder Lokomotivseite einen Füllanschluß, der so ausgelegt ist, daß Druck- und Fallbetankung möglich ist. Den Kraftstoff fördert eine von der Nockenwelle der Einspritzpumpe angetriebene Kolbenpumpe vom Kraftstoffbehälter zum Dieselmotor. Die Zuleitung ist vom Führerhaus aus bei Brandgefahr oder Überdrehzahl des Motors mechanisch absperrbar.

Die Heizkesselanlage

Im hinteren Vorbau wurde die Heizkesselanlage eingerichtet. Dabei handelt es sich um einen ölgefeuerten Niederdruckheizkessel mit einer stündlichen Leistung von 800 kg Dampf. Die Feuerung wie auch die Überwachung sind vollautomatisch. Anzeigegeräte über den Betriebszustand befinden sich auf dem Führerstand.

Eine Hochdruckzahnradpumpe saugt den Brennstoff aus dem Behälter und fördert ihn über einen Regler zum Ölbrenner. Das aufbereitete Wasser (Gesamtvorrat 1700 kg) wird von einer Speisepumpe aus dem auch im hinteren Vorbau untergebrachten Vorratsbehälter durch den Vorwärmer in den Kessel gebracht.

Fahrzeugteil

Der Fahrzeugteil besteht aus dem Lokomotivrahmen, dem Führerhaus und den beiden Vorbauten, den beiden zweiachsigen Drehgestellen, der Zug- und Stoßvorrichtung und der Bremseinrichtung. Dieselmotor-strömungsgetriebe, Heizkessel, Kühler, Hilfsmaschine, Batterie, Vorratsbehälter für Speisewasser und Brennstoff sowie das Führerhaus mit Vorbauten werden vom Lokomotivrahmen getragen. Dieser wurde als Leichtbaukonstruktion aus kastenförmigen Längs- und Querträgern vollgeschweißt ausgeführt. Der Einbau einer Mittelpufferkupplung ist berücksichtigt worden.

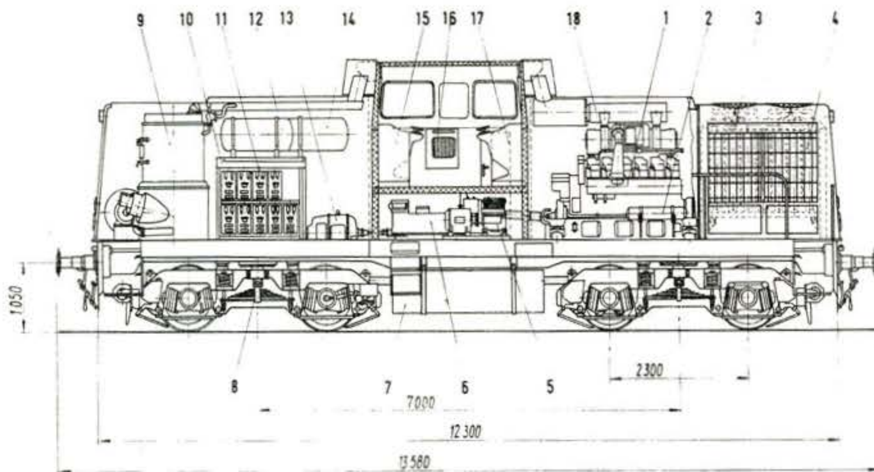


Bild 1

In vier Punkten stützt sich der Rahmen über je eine Blattfeder und zwei Schraubenfedern auf den Drehgestellen ab. Druck- und Bremskräfte werden vom Drehzapfen übernommen wie auch die Führung der Drehgestelle.

Die Drehgestellrahmen ruhen über Schub-Druck-Gummifedern auf den Achslagergehäusen. Dadurch wird nach bereits vorliegenden Erfahrungen eine schmierungs- und verschleißfreie Achslagerführung und eine bessere Körperschallisolierung erreicht.

Das Führerhaus wurde fast in der Mitte des Fahrzeugs angeordnet. Das Dach ist nach den neuesten Grundsätzen entworfen: Über die Seitenfenster ragt ein abnehmbares Regenschutzdach, das Blenden der Sonne wird durch verbreiterte Stirnwände eingeschränkt.

Im Führerhaus sind zwei diagonal gegenüberliegende Bedienungstische eingerichtet, daneben befinden sich die Schaltschränke. Über Fußbodenklappen ist der Zugang zum Strömungsgetriebe und den Luftverdichtermotoren möglich. An Steuer- und Überwachungseinrichtungen sind u. a. vorgesehen: Das An- und Abstellen des Dieselmotors, der Heizkesselanlage, der Pumpen- und Luftverdichter, die Drehzahlverstellung des Dieselmotors, das Schalten der Lüfter sowie das automatische Abstellen des Dieselmotors und des Heizkessels bei Gefahr.

Es wurde eine Vielfachsteuerung vorgesehen, um im Bedarfsfalle durch Bedienen zweier Lokomotiven von einem Führerstand aus die Zugkraft zu erhöhen. Des weiteren hat die V 100 eine wegabhängige Sicherheitsfahrschaltung mit zeitabhängiger Wachsamkeitskontrolle.

Die wichtigsten technischen Daten:

Spurweite	1435 mm
Achsanordnung	B'B'
Raddurchmesser	1000 mm
Gesamtachsstand	9300 mm
Länge über Puffer	13580 mm
Achslast	etwa 16 Mp
Motor	12 KVD 21 A
Zylinderanordnung	stehend, V-Form, 60°
Leistung	900 PS
Eigenmasse	4700 kg
Kühlmittel	Wasserkühlung
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung
Dienstlast bei vollen Vorräten	etwa 64 Mp
Betriebsvorräte	
Dieselkraftstoff	2600 l
Speisewasser	2000 l
Sand	300 kg
Höchstgeschwindigkeit	
bei Streckengang	100 km/h
bei Rangiergang	65 km/h
kleinster befahrbarer Gleisbogen	100 m

Literaturhinweise

Rose, G.: Die wissenschaftlich-technische Grundrichtung der Maschinenwirtschaft, Die Werkstatt, Bd. 7 (1963), H. 7, S. 219–223

Schwerin, C.: Die neuen Dieseltriebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, Deutsche Eisenbahntechnik, Bd. 11 (1963), H. 6, S. 246–254

Müller, H.: Die neue dieselhydraulische Lokomotive V 100 B'B', Die Werkstatt, Bd. 8 (1964) H. 2, S. 40–43

Bild 1 Maßskizze der V 100 B'B' Erläuterungen: 1 Dieselmotor, 2 Wärmetauscher für Schmieröl, 3 Kühlerlüfter, 4 Kühler, 5 Kolbenverdichter, 6 Strömungsgetriebe, 7 Kraftstoffbehälter, 8 Drehgestellrahmen, 9 Heizkessel, 10 Speisewasserbehälter, 11 Batterieschrank, 12 Druckluftbehälter, 13 Lichtanlaßmaschine, 14 Hauptluftbehälter, 15 Schaltschrank, 16 Heizkörper, 17 Bedienungspult, 18 Abgasanlage

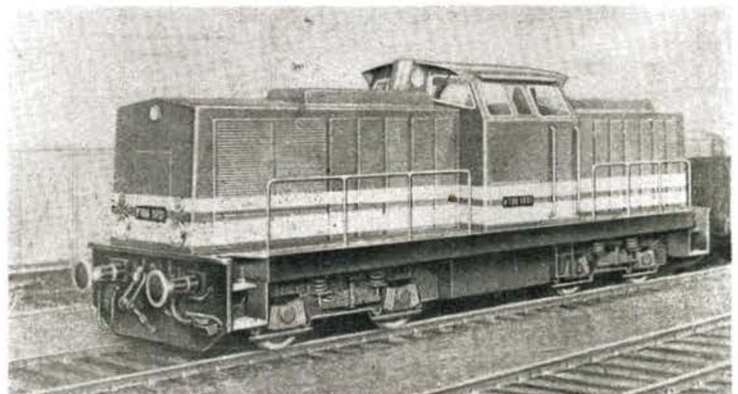


Bild 2 Ansicht der hydraulischen Diesellokomotive V 100 für die DR

Adrema-Aufdruck — keine Zierde für die Zeitschrift

Seit Oktober 1963 bekomme ich den „Modelleisenbahner" durch die Post verziert mit einem „herrlichen" Adrema-Aufdruck in der Größe von 2×5 cm, der die Zeitungsnummer, meinen Namen, die Anschrift und eine mir unbekannte Zahl enthält. Was mich „auf die Palme" brachte, war, daß der Aufdruck aus technischen Gründen nun ausgerechnet auf dem schönsten und größten Bild des Heftes, nämlich auf der 4. Umschlagseite, angebracht worden ist. Auf der Titelseite wäre es genauso schlimm gewesen. Bisher war mein Name fein zierlich mit Handschrift auf dem Heft vermerkt, konnte also leicht wegradiert werden. Da die Adrema-Anlage — ich kenne die Anlagen aus eigener Praxis — meist die Farbe des Farbbandes mit durchschlägt, erweitert sich der Aufdruck mit blaß-blauer Farbe auf 5×9 cm. Es sieht nun direkt phantastisch aus, bald wie eine aufdringliche Reklame für mich, wenn wie im Heft 10/63, über dem Bahnhof Aue im Himmel zu lesen ist: 32542, 7 Käuffelin, Joh., Fr.-Engels-Str. 2.

Ich möchte das Adrema-Problem in unserer Zeitschrift zur Diskussion stellen. Ich habe nichts einzuwenden, wenn der Adrema-Aufdruck auf Massenzeitungen erfolgt. Unsere Zeitschrift läßt man sich aber binden. Der geheftete „Modelleisenbahner" ist ja schließlich ein Fachbuch.

Ich habe nun mehrfach mit dem Hauptpostamt Auerbach das Problem besprochen. Die zuständigen Kollegen haben sich in dankenswerter Weise meiner Beschwerde angenommen und sind auch bei der Bezirksdirektion Post und Fernmeldewesen in Karl-Marx-Stadt vorstellig geworden. Am System der Adrema-Bedruckung kann aber nichts geändert werden, da diese erst im Zuge der Rationalisierung eingeführt wurde. Ich machte auch darauf aufmerksam, daß die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" Kunstdruckpapier enthält. Dies wurde von der Bezirksdirektion bestritten; die Definition des Wortes „Kunstdruckpapier" träfe für den „Modelleisenbahner nicht zu. Wahrscheinlich gehört die Zeitschrift nicht zu den „wertvollen" Druckerzeugnissen; sie ist vielleicht zu billig, denn es gibt Zeitschriften, die nicht bedruckt werden dürfen.

Kann man in den PZV-Stellen vor dem Austragen nicht mit dem Adrema-Aufdruck versehene Zettel an die Zeitschrift anheften?

Ich selbst arbeite auch in einem Betrieb, in dem ständig nach neuen Wegen zur Vereinfachung der Arbeit gesucht wird. Aber eine Verschlechterung der Leistung für die Kunden darf dabei nicht herauskommen. Kann die Rationalisierung so weit gehen, daß einem die Post eine lädierte Zeitschrift ausliefern darf?

Johannes Käuffelin, Auerbach/Vogtl.

Bei allem Verständnis für die Rationalisierung auch bei der Deutschen Post darf die äußere Qualität der Zeitschriften nicht darunter leiden. Wir erwarten daher, daß der Adrema-Aufdruck auf den Zeitschriften im Interesse unserer Leser unterbleibt. Eine Stellungnahme des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen erwarten wir umgehend! Außerdem möchten wir noch richtigstellen: Die vier Umschlagseiten und die vier inneren Bildseiten sind Kunstdruckpapier!

Die Redaktion

BR 75⁵ kein Rätsel

Mitteilen möchte ich Ihnen, daß ich nahezu beleidigt bin: unsere gute 75er nicht aktuell! Vielleicht nicht in Berlin, aber dort kann auch nicht alles sein. Unsere 75 fährt 250-t-Personenzüge bei zum Teil Steigungen von 40‰ von Karl-Marx-Stadt nach Stollberg, Glauchau, Zwönitz, Leipzig, Dresden. Möchten Sie das bitte Herrn G. Thieme in Berlin-Köpenick mitteilen. Unsere 75 ist kein Rätsel, sie ist leibhaftige Wahrheit und wird gern gesehen und zieht etwas weg, letztens sogar einen Güterzug von 365 t.

Ruth von Roszum, Stollberg,
Zugführer der Deutschen Reichsbahn
und Modelleisenbahnfreundin

*

Zur Meinung des Lesers Gerhand Thieme aus Berlin-Köpenick (Heft 12/63) müssen einige Worte gesagt werden. Schon bei früheren Leserzuschriften war die verständliche Tendenz zu bemerken, daß sich die Modelleisenbahner die Triebfahrzeuge für ihre Anlage wünschen, die in ihrer Heimat beim großen Vorbild vorhanden sind. Da viele Lokomotivtypen nur in bestimmten Gegenden verkehren, gibt es sehr unterschiedliche Wünsche. Auch der Hersteller der „Gützold-75er" wird im Zwickauer Raum wohl kaum einmal eine Lok der Baureihen 74, 78, 89 oder 93 gesehen haben. Ebenso geht es den Modelleisenbahnern, die im Bezirk Karl-Marx-Stadt wohnen. Für sie alle ist die Lok der BR 75 ein wunderbares Modell, weil es beim Vorbild sehr häufig und vielseitig eingesetzt wird, z. B. für Personenzüge, für den Stückgutschnellverkehr und auch als Schiebelok für Personen-, Schnell- und Güterzüge. Mitbestimmend für die Wahl der BR 75 als Vorbild für das gelungene Modell war natürlich auch die Möglichkeit, das Laufwerk des Modells der BR 64 zu verwenden. Das ist aber doch kein Grund, den Hersteller zu tadeln. Im Gegenteil. Bei der Auswahl von Modellen sollten solche Möglichkeiten von vornherein beachtet werden, denn nur so können die Wünsche der Modelleisenbahner nach einem reichhaltigen Triebfahrzeugangebot schnell erfüllt werden. Ein weiteres gutes Beispiel dieser Art sind die Lokomotivmodelle der Baureihen 81 und 92 von der Firma Zeuke & Wegwerth KG in der Nenngröße TT.

Mit Vorschlägen für das „zugkräftige" Lokmodell wird es immer schwierig sein. Auch die bei den „großen" Eisenbahnern so beliebte 50er ist durchaus nicht allen Modelleisenbahnern vom Vorbild her bekannt; wer hat sie denn schon einmal im normalen Einsatz auf den Strecken des Erzgebirges gesehen?

Ich schlage vor, die BR 41 in das Modellprogramm aufzunehmen. Sie wird beim Vorbild für Schnellzüge, Personenzüge und natürlich auch für Güterzüge und in sehr vielen Direktionsbezirken eingesetzt, sowohl im Flachland des norddeutschen Raumes als auch im schweren Bergland des Thüringer Waldes.

Das Modell der preußischen 38er in H0 und TT wurde schon oft gefordert, und ich möchte diese Forderung nochmals unterstreichen. Die konstruktiven Schwierigkeiten bei der Unterbringung des Antriebs und bei der Sicherung ausreichender Laufeigenschaften mit dem vorderen Drehgestell müßten mit Energie und gutem Willen zu überwinden sein.

Was der Leser Thieme dann noch über Dieselloks und Elloks schreibt, findet wohl allgemeine Zustimmung. Jeder Modelleisenbahner wird einsehen, daß bei der Auswahl der Modelle auch Fragen des Exports berücksichtigt werden müssen. Aber die Hersteller sollten auch nicht übersehen, daß die Modelleisenbahn ein Lehrmittel ist. Es ist bestimmt noch nicht zu weit gegangen, wenn ich behaupte, daß man mit einem Triebfahrzeug auch die Liebe zur Heimat wecken kann. Warum soll der Modelleisenbahner an dem Stolz der Lokomotivbauer von Babelsberg und Hennigsdorf über die errungenen Erfolge nicht dadurch teilhaben, daß ihm die Möglichkeit geboten wird, ein gutes Modell der V 60, V 180 oder E 11 auf seiner Anlage verkehren zu lassen?

Dipl.-Ing. Wolfgang Böhmer,
Hohenstein-Ernstthal



POST

Nicht Wasser-, sondern Öltank

Zu dem Bild der rumänischen Lokomotive CFR 150-232 im Heft 1/64, Seite 25, unserer Zeitschrift erhielten wir von unserem Leser Egon Krumsdorf aus Dresden A 19, Wartburgstr. 15, folgende Berichtigung:

Der hintere zweite Behälter ist kein Wassertank, sondern der Ölbehälter für die Ölfeuerung. Die Lok wird mit einem Kohlegrundfeuer geheizt; das Öl wird dann mit hohem Druck eingespritzt.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Berlin W 8, Krausenstraße 17/20. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Ostritz

Die diesjährige Modellbahnausstellung in Ostritz findet in der Zeit vom 6.–13. September statt.

Gardelegen

Herr Heinfried Wagner, Karl-Liebknecht-Str. 1, gründet eine Arbeitsgemeinschaft und bittet alle Freunde aus der Umgebung um Mitarbeit.

Berlin

Herr Otto Hildebrandt, Berlin N 54, Alte Schönhauser Str. 38 ist Leiter einer AG, die sich unserem Verband angeschlossen hat.
Beim Bahnpostamt Berlin 1 hat sich eine AG gebildet und ist dem DMV beigetreten. Leiter ist Herr Ernst Manowski, Rüdersdorf b. Berlin, Puschkinstr. 31.

Cottbus

Herr Peter Klein, Friedrich-Ebert-Str. 40, gründet eine AG und bittet alle Freunde aus Cottbus um ihre Mitarbeit.

Kietz Kr. Seelow

Herr Werner Schwartze, Kietz, Basagebäude, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft unseres Verbandes.

Lichtenstein (Sa.)

Alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus Lichtenstein und Umgebung werden gebeten, sich beim Haus der Jugend zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zu melden.

Schmalkalden

Beim VEB Schmalkaldener Kranbau, Westendstr. 3–4, wird eine AG gegründet. Alle Freunde aus der Umgebung melden sich bitte zur Mitarbeit.

Bischofswerda

Herr Manfred Werner, Steinigtwolmsdorf Nr. 142, bittet alle Interessenten, sich zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zu melden.

Lugau

Herr Paul Büttner, Dr.-Otto-Nuschke-Str. 15, ist Leiter einer Arbeitsgemeinschaft, die in unseren Verband aufgenommen wurde.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Wir geben eine gut erhaltene, funkentstörte Piko-E 63 ab.

4/2 Gesucht werden nachstehende Märklin-Modelle: Schnellzug-Stromlinienlok 2 C 2, Katalog-Nr. SK 800 (kann bereits auf 2-Leiter umgebaut sein),
Offener Güterwagen, rotbraun, 4achsig, Katalog-Nr. 331,
Gedeckter Güterwagen, rotbraun 4achsig, Katalog-Nr. 332 und
Großkesselwagen, 4achsig, Katalog-Nr. 334 S oder 334 E.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Durch die zentrale, verbilligte Beschaffung der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" haben alle Arbeitsgemeinschaften die Möglichkeit, regelmäßig in den Besitz dieser Zeitschrift zu kommen. Deshalb werden zur Vereinfachung der Verwaltungsarbeit wichtige Mitteilungen an die AG nur noch über die „Mitteilungen des Generalsekretariats" gegeben. Wir bitten alle Arbeitsgemeinschaften, die monatlichen Mitteilungen aufmerksam zu lesen.

Es ist erforderlich, nochmals darauf hinzuweisen, daß Abzeichen-, Material- und Zeitschriftenbestellungen nur über die Arbeitsgemeinschaften aufgegeben werden können. Zuschriften einzelner Mitglieder direkt an die Bezirksvorstände oder das Generalsekretariat können hierbei nicht berücksichtigt werden.

Abzeichen unseres Verbandes werden selbstverständlich nur an unsere Mitglieder ausgeliefert.

Um allen Modelleisenbahnern die Möglichkeit zu geben, mehr als bisher die Anlagen unserer Arbeitsgemeinschaften zu besichtigen und so neue Anregungen für die eigene Arbeit zu erhalten, beabsichtigen wir, in einem der nächsten Hefte unserer Fachzeitschrift ein Verzeichnis aller vorhandenen Anlagen unserer Arbeitsgemeinschaften zu veröffentlichen. Wir bitten die Leiter aller AG, uns bis zum 15. Mai d. J. folgende Angaben mitzuteilen:

1. Name und Sitz der Arbeitsgemeinschaft
2. Nenngröße und Betriebsart der Anlage
3. Standort der Anlage und Besichtigungszeiten
4. Wer steht zur Vorführung der Anlage zur Verfügung (Anschriften)
5. Eintrittspreis für Nichtmitglieder des DMV
6. Besondere Eigenarten der Anlage.

Wir bitten, bei allen Einzahlungen und Zuschriften die Registriernummer der Arbeitsgemeinschaft mit anzugeben, um die Erledigung zu erleichtern. In den Mitgliedsbüchern ist neben der Quittungsleistung auch die Höhe der gezahlten Mitgliedsbeiträge zu vermerken.

Beachten Sie bitte den Einsendeschluß für die Modelle zu den Bezirkswettbewerben! Die Modelle der Modelleisenbahner aus der DDR (auch Nichtmitglieder des DMV können sich beteiligen) müssen bis zum 25. Mai 1964 eingesandt werden!

H. Reinert, Generalsekretär

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!

Das Kalender-Blatt

Vor 100 Jahren ...

... war der Eisenbahndienst mit großen Schwierigkeiten und Gefahren verbunden

Das erfahren wir aus einer Erzählung, die der Schriftsteller-Ingenieur Max Maria von Weber, Sohn des bekannten „Freischütz"-Komponisten Carl Maria von Weber, im vorigen Jahrhundert schrieb.

In dieser Erzählung wendet er sich vor allem gegen die falsche Auffassung, daß die Lokomotive aus Sicherheitsgründen kein Führerhaus haben dürfe.

Erleben wir nun einmal eine Winternacht auf dem „Greif", einer Schnellzuglok um die Mitte des vorigen Jahrhunderts:

„Wer fährt heut den Nachtschnellzug?" fragte der Inspektor, kurz vor Mitternacht aus der Tür seines behaglichen Kabinetts heraustretend. Der Schnellzug stand vor dem breiten, stattlichen Perron, die Türen der wenigen eleganten Wagen erster und zweiter Klasse, aus denen der Zug bestand, waren geöffnet und ließen in dem matt beleuchteten Innern der Kupees die wunderlichen Pelz- und Faltenmassen halb erkennen, welche die Sitze der Nachtschnellzüge im Winter erfüllen.

„Der alte Zimmermann", tönt die Antwort zurück, und zugleich drängt sich eine kurze, dick in einen Lederpelz gehüllte Gestalt zwischen dem Geländer der Maschine und dem Tender hervor.

„Verdammt kalt, Herr! 15 Grad schlecht gemessen", entgegnete dieser, „hab' mein Direktionswarmbier schon im Leibe, meine Luise bringt mir aber noch einen Kaffee mit Rum, den trink' ich, während ich meinen „Greif" noch einmal revidiere und schmiere. Teufel! Gegen diesen Nordost wird heute der Schnee stechen, als würde man mit Schuhzwecken aus Blaseröhren beschossen!"

„Will die Verwaltung immer noch nicht dran, euch armen Kerls Schutzkabinen auf die Maschinen zu bauen?" fragt der Inspektor den Lokomotivführer. „Ihr müßt barbarisch da vorn in einer solchen Winternacht leiden."

„Ja, ja, die Herren in ihrem Sessionszimmer wissen's nicht, wie ein Schneenordost schneidet", antwortet der Führer aus seinen dicken Tüchern dumpf heraus, „und meinen, wir hörten und sehen nichts in dem Häuschen. Ob man wohl besser mit so verbundenen Ohren hört, mit so entzündeten Augen sieht?" setzt er lachend hinzu, auf seinen Kopf deutend, und dann: „Fertig, Herr! Sie können's Zeichen geben lassen."

Zimmermann legt die pelzbehandschuhte Faust auf den Regulator, ein Ruck, die Maschine setzt sich in Bewegung, stöhnend, wie widerwillig, folgen ihr die Wagen, puffend bläst sie die erste Dampfwolke gegen das Dach der Halle, die zweite schon in das Schneegestöber, daß die Flocken auseinanderstieben. Heulend fällt der schneidende Sturm die beiden schweigenden Männer auf der Maschine an, den Lokomotivführer und den Heizer, und schießt ihnen wie Eisnadeln die Schneeflocken ins Gesicht.

Der Führer sieht sich um, ob auf dem Zuge alles recht und in Ordnung ist. Der Schein der beleuchteten Wagenfenster gleitet über den Schnee. — Wie behaglich muß es in gepolsterten, warmen Kupees sein! — Auf den Wagen, wie schwarze Klumpen, sitzen die Schaffner in Pelze und Mäntel vergraben; der Sturm fährt mit wüstem Zischen zwischen Rädern und Wagen durch.

Rabenfinster, sturmtobend, schneedurchrieselt liegt die Nacht vor dem Führer, kaum den Schornstein seiner Maschine kann er sehen. Welche Gefahren birgt diese Finsternis für ihn! Hat ein Arbeiter eine Hacke auf dem Gleis liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt oder einen Wagen von einer Station auf die Bahn hinausgetrieben? Hat der Druck der Schneewehen die Telegraphenleitung gestürzt? Oder ist nur eine Ausweichung nicht auf dem rechten Gleise? Hat eine aus dem Boden sickernde Quelle einen Eisklumpen auf dem Gleise gebildet?

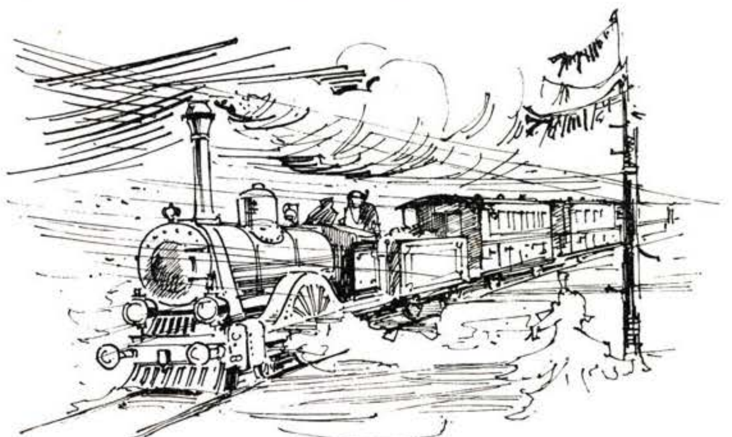
Der Führer wendet sich ab und zieht die Pelzmütze tiefer über die Augen. — „Da ist Wolfsberg", sagt er nach einiger Zeit, als die roten und weißen Lichter einer Station durch das Schneewirbeln vor ihnen aufzuschimmern beginnen. — Er pfeift, und gleich darauf poltert der Zug unter das überhängende Dach des Perrons der Station. Eilend umschreitet er hier seine Lokomotive, ihre dicht mit Schneeschlicker bedeckten Teile prüfend beleuchtend. Da ruft der währenddem unter der Maschine mit dem Ausharken der Schlacken aus dem Roste der Feuerung beschäftigte Stationsheizer: „Herr Zimmermann, der Rost des „Greif" ist so dick heute verschlackt, ich komme nicht durch damit in den vier Minuten Aufenthalt!" Rasch springt der Führer, mit dickem Pelz und Mütze angetan, in die Schürgrube hinab, packt die schwere Feuerkrüke mit, und sie in die Feuermasse des Rosts, die weißglühende Hitze herabstrahlt, hineinstoßend, arbeitet der schwerbekleidete Mann angestrengt und hastig, bis das Feuer wieder in vollkommen regelrechtem Zustande ist. Nach wenigen Minuten steigt er keuchend und schweißtriefend aus der Grube. —

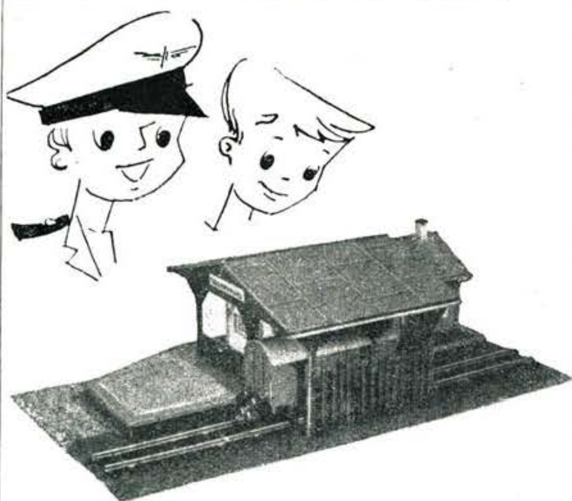
„Abfahrt!" ruft der Oberschaffner. Es läutet. „Pfeifen!" und hinaus geht es wieder unaufhaltsam in die eiskalte Schneesturmnacht, die mit kalter, schneidender Zugluft die schweißgetränkten Haare in wenigen Sekunden in starre Eisnadeln verwandelt. —

„Es schneit stark!" sagen die Passagiere, die im Wagen einen Augenblick erwachen. „Wir fahren schlecht", fügen sie, gähnend nach der Uhr sehend, hinzu, „verflucht beschwerlich das Nachtreisen im Winter!" — wickeln sich in die weichen Pelze und drücken die Köpfe in die weichen Wagenecken. —

Die Stationen spinnen sich langsam ab.

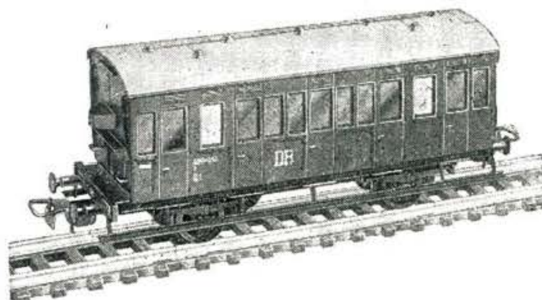
„Alter Greif", sagt Zimmermann zu seiner Maschine, die, dick beeist, mit Schnee inkrustiert, mit verschlacktem Roste schwerer und schwerer ihre Pflicht erfüllt, „wir kommen heute beide wie die Eisbären an, beide erstarrt, durchfroren, todmüde — das war eine böse Nacht für uns beide — du sollst Pflege haben, sauber gemacht werden von Rad zu Schornstein, und ich — ich will mich wärmen und auftauen! Gott sei Dank, da ist Hochfeld, die Endstation!"



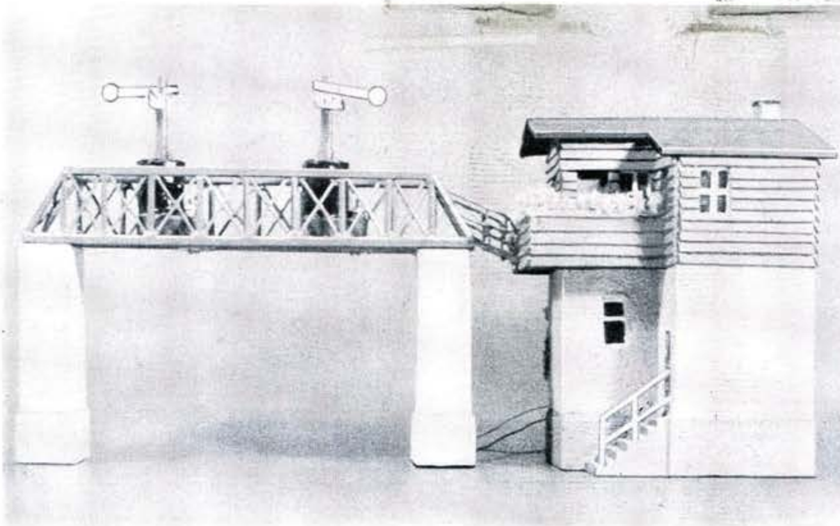



SPIELWAREN
OWO



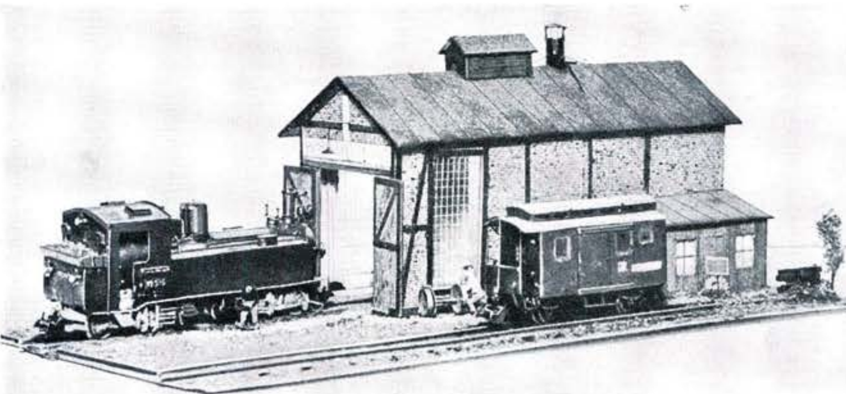



PIKO
MODELLBAHN



1

Selbst gebaut...



2

Bild 1 Brückenstellwerk in der Nenngröße HO, gebaut von Gerd Dill, Erfurt

Bild 2 Diesen Lokschuppen mit der Schmalspurlok 99 595 und dem alten preußischen Gepäckwagen bastelte Michael Malke von der Jugendgruppe der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List", Leipzig

Bild 3 Die Schlepptender-Schmalspurlok 99 216 fertigte Peter Sommer von der Arbeitsgemeinschaft Magdeburg an. Das Vorbild ist im Raum Magdeburg noch anzutreffen

Bild 4 Ebenfalls von der Arbeitsgemeinschaft Magdeburg ist Willi Hoppe, der die Lok 38 3311 (ex. preußische P 8) baute

Fotos: G. Illner (3), K. Gerlach (1)

3



4

